Geschichte

des

Handels und der Schifffahrt Stettins.

Verfaßt

von

Th. Schmidt,
Oberlehrer an der Friedrich-Wilhelmsschule und Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses.

Vom Niedergange der Hansa bis zur Thronbesteigung Friedrichs II.

I. Theil.

Besonderer Abdruck aus den Baltischen Studien.

Stettin.
Druck von F. Hessenland.
1862.

Beiträge zur Geschichte des Stettiner Handels.

1. Abtheilung: Von dem Niedergange der Hansa bis zur Vereinigung Stettins mit Preußen.

Die Beziehungen Stettins zur Hansa löſten ſich zu einer Zeit, in welcher nach dem Ausſterben unſeres alten pommerſchen Fürſtengeſchlechtes Stettin von den Schweden beſetzt blieb und der weſtphäliſche Friede 1648 Vorpommern mit Stettin und einigen Städten in Hinterpommern in den rechtmäßigen Beſitz der ſchwediſchen Krone gebracht hatte. Stettin iſt hiernach aus der Hanſa ſpäter ausgeſchieden, als dies bei andern Städten der Fall war, und es bedarf außer obiger Andeutung nur des Hinweiſes auf die Einladung zu den Hanſetagen, deren einer in Anclam ſogar im Jahre 1667 noch abgehalten wurde und auf ein ſpäteres Verhältniß Stettins zum Bunde zur Zeit ſeines Abſterbens noch hinweiſt. Gehen wir näher auf die Lage Stettins als Handelsplatz über, ſo theilt es mit einigen andern Städten wie Bremen, Hamburg, Lübeck die Eigenthümlichkeit, daß es nicht unmittelbar am Meere, ſondern eine Strecke (10½ Meilen) davon entfernt liegt, daß die Anlage der Stadt aber an dieſem Punkte nach Kloedens Meinung deshalb erfolgt ſei, um ſie gegen die verheerenden Einfälle der Vykinger zu ſchützen, iſt unrichtig. Für eine ſolche Annahme fehlen uns Beweiſe, Feld, Bruch und Wald, die günſtige Gegend am Waſſer mit verſchiedenen Strömen und dem nahen See, auch der gelegene Punkt zum Ueberſetzen zwiſchen dem weſtlichen und öſtlichen Ufer haben gewiß auf die Wahl der Oertlichkeit hingewirkt. Die Entſcheidung für die erſte

Ansiedelung ist zwar wie die Geschichte zeigt, in vielen Fällen eine verfehlte gewesen; hat dagegen die Wahl der Gegend in unserem Fall besonders günstig genutzt, so schließen wir außer den angedeuteten Gesichtspunkten für Stettin jede weitere Absichtlichkeit aus und sind der Ansicht, daß mehr der Zufall als eine klar vorliegende Anschauung zugleich den Punkt am Wasser wählen ließ, bis wohin Seeschiffe am weitesten vordringen konnten.

Diesem Umstande verdankt Bremen, Hamburg eben so wohl seine spätere Entwickelung wie Stettin und es hat deshalb keinem ober- und unterhalb Stettin gelegenen Orte gelingen wollen, ihm seinen überwiegenden Einfluß an der Oder streitig zu machen.

Nach dem Niedergange der Hansa hatte Stettin, wenn wir die Festungswerke, die Neustadt, die wenig bebaute Lastadie abrechnen, denselben Umfang wie jetzt, jedoch kann die Stadt heute aus der Ferne gesehen nicht mehr jenen stattlichen Eindruck machen, weil wichtige Baudenkmäler, die Marienkirche mit ihrem Thurme, die Nicolai-Kirche, mehrere Kapellen, die Mauerthürme und Wykhäuser verschwunden sind.

Die eigentliche Stadt am linken Ufer der Oder sich hinziehend, war schon durch 2 Brücken, die Baum- und die Langebrücke mit der Lastadie (von dem mittellateinischen Worte Lastadium — Abladeplatz) verbunden. Längs der Oder, dem Bollwerke lief die Stadtmauer mit 9 Thoren, von denen das Baum- und Langebrückenthor einen Thurm trugen.

Vom heiligen Geistthore in der Nähe der Johanniskirche zog sich die Stadtmauer mit 5 Thürmen in westlicher Richtung nach dem Passower Thore. Das vom Passower nach dem heiligen Geistthore herabfließende Wasser trieb zwischen dem heutigen Schützenhause und der Oder eine Mühle. Vom Passower Thor lief die Befestigung im Winkel nach dem Mühlenthore und war dieser Abschnitt durch 13 Thürme und Wykhäuser geschützt. Zwischen dem Schlosse und dem Mühlenthor standen in der Mauer 3 Wykhäuser, ein tiefer Graben zog sich vom Schloß nach dem Frauenthor.

Der östliche Theil der Stadt war durch das Bruch und

das Wasser am besten geschützt. In Südwesten lag die Sternschanze, heute liegt in größeren Verhältnissen an ihrer Stelle das Fort Preußen.

Marktplätze waren der Freitagsmarkt (in schwedischer Zeit Königsstraße genannt), der faule Markt, zwischen dem Kohlmarkt und Roßmarkt mit 4 Fleischscharren, der Holz-, der Heu-, Fisch- und Roßmarkt.

Die Straßennamen enthalten zum Theil gewerbliche Erinnerungen, Schuh-, Pelzer-, Beutler-, Haken- (Höker-), Reepschläger- (Seiler-), Küter- (Hausschlächter-) oder Garbröterstraße, Oldböter- (Altflickerberg), die Mühlenstraße, Nagelstraße. Andere Namen sind Schulzenstraße (vom Schulzenhofe), Rosengarten, Rodenberg, Hagenstraße, Frauenstraße (zum Frauenthor führend), Papenstraße ꝛc.*)

Die bergablaufenden Straßen gingen damals wie heute nach der Oder, nur ein Weg führte für Reise- und Frachtfuhrwerk von Osten nach Westen durch die Stadt und derselbe ist so steil, namentlich von der Schulzenstraße nach der Breitenstraße, daß unbeladene Wagen in kleinem Trabe, schwere Lastwagen nur mit Vorspann die Oberstadt erreichen können. Bergab muß jeder schwere Wagen einen Hemmschuh anlegen. — Auch die zum Theil parallel mit der Oder laufenden Straßen sind nicht ganz eben, jedoch ist die Behauptung übertrieben, daß ein vom Winde abgewehter Hut unmittelbar nach der Oder geführt werde. Dagegen ist der zur Stadt gehörige jenseits der Oder gelegene östliche Theil die Lastadie flach wie ein Teller und da der Baugrund aus Wiesenboden besteht, so erforderten größere

*) Es giebt einen gesunden Familiensinn, welcher seinen Namen, mag er auch noch so wenig romantisch klingen, nicht mit einem andern vertauschen mag; derselbe conservative Sinn zeigt sich auch in der Erhaltung von Ortsnamen. Leider hat sich in der neuesten Zeit bei gewissen neu zuziehenden Beamten großer Städte die Lust gezeigt, alte ihnen unverständliche oder anstößige Ortsbezeichnungen auf Kosten örtlicher Erinnerungen zu vertilgen und sei mit neuen oft nichtssagenden Benennungen zu vertauschen. Ein solches Verfahren hat auch manche alte Straßennamen in Stettin verändert.

Gebäude ein solides Fundament. Wenn der Weg durch das Oderbruch nach der östlichen Seite für alles ankommende und zurückgehende Fuhrwerk auf der Lastadie die Anlage von Gastwirthschaften nothwendig machte; die Fischer bequem aus ihren Wohnungen ihrer Nahrung nachgehen konnten, so war dieselbe trotzdem im Anfange des 17. Jahrhunderts wenig bebaut und auf ihr lagen außer den Speichern, Gärten nur Holzplätze.*) Unter letztern war besonders wichtig der Rathsholzhof, auf welchem nach einer damals geltenden Holzordnung das Holz gewrakt werden mußte. — Zwischen den beiden Brücken standen die Speicher, wie noch heute die Lagerräume für Waaren jeder Art in der größten Ausdehnung überwiegend sich in den Speichern der Lastadie befinden.

Die Häuser jener Periode waren von den heutigen, welche überwiegend Miethscasernen sind, ganz verschieden. Noch heute sieht man in einigen Straßen kleine Häuser, welche so schmal sind, daß eine Familie aus 6 Köpfen nebeneinander mit ausgebreiteten Armen stehend die Grenzen der benachbarten Häuser überschreiten muß. Diese kleinen Häuser — eins führt heute noch den Namen Handtuch wegen seiner schmalen Fronte — hießen Buden und neben ihnen bestanden noch die Kellerwohnungen. Die noch stehenden Budenhäuser erinnern an den anspruchlosen Sinn früherer Bewohner, welche sich schon glücklich fühlten, wenn sie auf eigenem Grund und Boden unter einem kleinen Dache Hausbesitzer waren und ihre Sehnsucht nach einem kleinen Besitzthum befriedigen konnten.

Die großen Häuser waren hauptsächlich für die Gewerbthätigkeit der Bewohner, Brauer, Brenner, Mälzer, Kaufleute eingerichtet, dagegen hatten sie nur wenige Räumlichkeiten zum behaglichen Leben einer Familie nach unsern Begriffen. Diese alten Giebelhäuser welche noch heute in Lübeck, Stralsund, Danzig mehr als in Stettin erhalten sind, hatten statt der heutigen Stockwerke zu Wohnungen mehrere übereinander liegende Böden

*) Cfr. das Tagebuch von P. Hainhofer von 1617 in den Baltischen Studien II. 2.

für Getreide und Malz, in jedem Hause entweder auf dem Flure oder an der Hofseite befand sich eine große Winde, jedes besaß in der Regel seinen Brunnen, weshalb man noch heute bei baulichen Veränderungen auf alte eingegangene Hausbrunnen stößt. Das untere Stockwerk zur ebenen Erde hatte einen großen Flur mit Fliesen, auf welchem man bequem einen Wagen umwenden konnte. Diesen Raum benutzten die Brauer, Brenner zum Verkaufe, zum Lagern von leeren Fässern, die Böttcher arbeiteten auf demselben und er war auch ein Spielplatz der Kinder bei Regenwetter. Von diesem Flure gingen von beiden Seiten Treppen zu Galerien herauf, welche zu den Schlafkammern des Gesindes und zu Wirthschaftsräumen führten, so daß bis zum ersten Boden wirklich auch die Hausgenossen ihre Wohnung hatten.

Bekanntlich erhielt sich früher für größere Gebäude ein ziemlich übereinstimmender Baustyl. Wir haben noch heute aus der Ziegelsteinperiode einige alte nicht abgenutzte Giebelhäuser am Märkte zu Greifswald, die Seiten liefen der Fronte nach oben zu der Spitze geradlinig aus, sie sind ehrwürdige Zeugen des früheren Baustyls, wogegen die spätern Giebelhäuser mit Kalkabputz die beiden Ränder des Giebels nicht gerade, sondern mit runden Einschnitten zur Spitze auslaufen lassen, welche mit einem Knopfe und einer Wetterfahne geziert war. Der Knopf enthielt öfter einige auf den Bau und spätere Reparaturen sich beziehende Bemerkungen mit Familiennachrichten, auch fand sich in dem Grundsteine des Gebäudes — oder wenn später vielleicht ein Theil des Hauses — ein großer Schornstein — erneuert war, in einem auffallend gearbeiteten oder gebrannten Steine das Baujahr verzeichnet. An der Vorderseite brachte man Inschriften mit einem Denkspruche z. B. „soli deo gloria", „wir haben keine bleibende Stätte" an, die letztere Inschrift hatte unter andern in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhundertes die jetzige Hofapotheke oberhalb der Schuhstraße (aus einem Hypothekenbuche aus schwedischer Zeit auf dem Schlosse).

Jedes Giebelhaus bildete, da der obere Theil selbstständig neben andern Häusern dastand, für sich ein Ganzes und wenn

eine gewisse Einförmigkeit den betrachtenden Blick einschläfern mußte, so hatten jene Gebäude doch noch ein charaktervolleres Gepräge als unsere heute flach und schmucklos neben einander aufgeführten Wohnhäuser, welche man beim Aufsuchen weniger an ihrem Aeußeren als an ihrer Nummer erkennen muß. Jene Giebelhäuser zeichneten sich besonders durch solideren Bau aus, die Erdgeschosse und Keller waren nicht selten gewölbt und gewährten deshalb eben sowohl beim Feuer wie bei einer Beschießung eine größere Sicherheit.

Wie in Danzig der „König Artushof" den Kaufleuten zum Versammlungsorte diente, so war zu demselben Zwecke in Stettin das Seglerhaus errichtet, welches zu Berathungen oder zu geselligen Zwecken benutzt wurde. — Vier Altermänner der Gewandschneider-Gilde mit vier Altermännern der Segler-Gilde waren die Senioren des Seglerhauses, welche die Aufsicht über dieses Haus führten. Im Wandhause wurde Wand (Tuch) gemessen; es benutzten die Gewandschneider.

So verschieden der Zweck dieser verschiedenen Gebäude auch sein mochte, so erinnern sie an den achtungswerthen Sinn der Väter, welche in ihren Kirchen, Rathhäusern, Thoren und sonstigen Bauten für einen würdigen Stadtschmuck sorgten, welcher auch den Fremden bei seinem Eintritte mit Achtung erfüllen sollte. Das Schloß auf einem Hügel gelegen, galt neben dem damals noch vollständigen Jacobi- und Marien-Thurm — vielleicht wie heute für das Wahrzeichen der Stadt, noch jetzt treten nämlich neben den Rauchsäulen der Zuckerfabriken, das Schloß und der nicht wieder ausgebaute Jacobi-Thurm — er wurde in der Belagerung 1677 eingeäschert — in der Ferne dem Blicke zuerst entgegen.

Die Lebensader Stettins ist die Oder, am Osthange der Sudeten entspringend, erreicht sie nach einem Laufe von 15 Meilen bei der Stadt Oderberg, Schlesien und durchströmt Schlesien, Brandenburg und Pommern in einer Länge von 120 Meilen. Ihre Gebietsfläche begreift wenig mehr als 2000 □Meilen, der Inhalt ist daher viel kleiner als der Inhalt der Gebietsfläche der Elbe und der Weichsel, da derselbe zum Inhalt dieser wie 1 zu 1,4 und 1,8 sich verhält.

Ihr Flächengebiet unterscheidet sich aber von beiden erheblicher noch dadurch, daß es in 2 beinahe gleich große Hälften zerfällt; in das Flächengebiet der Oder im engeren Sinne oder in den Gebietstheil oberhalb der Warthemündung und in das für sich bestehende Gebiet der Warthe. Letzteres begreift 985, das engere Gebiet der Oder nur 932 □Meilen; trotz dieses geringeren Gebietes behält vom Vereinigungspunkte beider Ströme bei Cüstrin der Fluß den Namen Oder und ein Blick auf Oder und Warthe beweist, wie mit Recht der Name Oder den andern verdrängen konnte. Die Oder fließt als ein großer und mächtiger Strom in einer weiten durch Erdablagerungen (Alluvionen) aufgewachsenen Thalfläche dahin, während die Warthe ungeachtet ihres größeren Gebietes den Charakter eines untergeordneten Gewässers nirgends verleugnet, ihr Bett enger und ihre Thalfläche minder geöffnet, diese auch an den weitern Stellen weniger durch Alluvionen als verweste Pflanzen aufgewachsen ist. Wenn die Vereinigung mit der Warthe der Oder ein großes Gebiet öffnet, welches durch die Nebenflüsse der Warthe durch die Netze, die Obra und die Brahe sich erweitert, so wird durch das gelbe Warthewasser die Oder erst zu einem reichen mächtigen Strome erhoben, welcher sich bei Garz in 2 Hauptarme theilt. — Unterhalb Stettin erweitert sich die Oder zum großen und kleinen Haffe, einem langgestreckten Dreiecke von 6¼ Meilen Länge in westöstlicher Richtung und 3 Meilen größter Breite von Süd nach Nord, welches nördlich durch die Insel Usedom und Wollin begrenzt wird. Aus diesem Haffe führen 3 Wasserstraßen in die See. Obwohl die mittlere Swine die Hauptmünduug ist, so wurde doch die Peene ihrer größeren Tiefe wegen von allen tiefergehenden Seeschiffen als Wasserstraße zum Meere benutzt, an ihrer Mündung waren Peenemünde und Grünschwart als Ankerstellen wichtig, die Fahrt dahin durch Weeten (Sträucher von verschiedenen Bäumen) bezeichnet.

Die Peene hatte auch dadurch vor der Swine einen Vorzug, weil sie bei ihrer Mündung ins Meer tiefer und zugänglicher war und namentlich auch die Schiffer vor der an der Peenemündung gelegenen Insel Ruden Schutz fanden, der ihnen

in gleicher Weise vor der Swine nicht gewährt wurde. Die östliche Haffausströmung, die Dievenow, ist zwar die breiteste, jedoch deshalb wegen geringer Wassertiefe als ein todter Strom tiefergehenden Schiffen bis auf die neueste Zeit verschlossen geblieben. Die dänische Flotte konnte schon 1170 nicht durch diesen Ausfluß von Cammin aus ins Meer gelangen.

Das durch die Oder mit ihren Nebenflüssen, sowie durch trockene Wege von Stettin aus zugängliche Gebiet reichte über Pommern, die Mark hinaus bis Polen, Schlesien und Mähren. Sachsen stand damals in keinem Verkehr mit Stettin. Das bezeichnete Hinterland wirkte aber nicht anregend auf den Handel der Stadt ein. Stettin zählte im Anfange dieses Abschnittes gewiß nicht über 5000 Einwohner, der dreißigjährige Krieg hatte das Hinterland vollständig verwüstet, das Vermögen der Bevölkerung mit ihrer Intelligenz und ihrer gewerblichen Thätigkeit vernichtet. Viele Städte lagen in Schutt und Asche, viele Dörfer waren ebenfalls wüst geworden, der Acker konnte wegen Mangels an Menschenkraft nicht bestellt werden und Felder, welche früher Korn trugen, wurden zu Wald angesäet, weshalb man noch heute in der Mark und Pommern auf Forstboden Wendefurchen und zusammengelesene Steine findet, welche an die einst unter dem Pfluge bestellten Felder erinnern.

War auch Stettin vor der Zerstörung bewahrt geblieben, wie sie die umliegenden Städte betroffen hatte, so war die Stadt doch stark durch Contributionen in Anspruch genommen und namentlich hatte man durch neue Zölle dem Handel große Lasten aufgebürdet.

Welches Geschäft war nun nach dem Kriege möglich, wenn dieser selbst die Handelsverbindungen gelockert und durch eine unerhörte Verheerung die Bevölkerung so vermindert hatte, daß die Nachfrage nach Waare eben so sehr wie die Fähigkeit zu produciren geschwunden war. Es bedurfte deshalb einer längeren Zeit, um die Höfe auf dem Lande wieder zu besetzen, auf den wüsten Baustellen neue Wohnungen zu errichten und so allmälig dem Handel neue Kunden und Abnehmer zuzuführen. Wir brauchen zum Beweise dieser Angaben nicht besondere Quellen an-

zuführen, da viele amtliche Erlasse aus der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts auf den von uns geschilderten Zustand sich beziehen. So wurden in Schwedisch-Pommern Freiheitspatente von allen Abgaben allen denjenigen Ausländern ertheilt, welche sich auf wüsten Stellen anbauen und wüstliegende Aecker wieder in Cultur bringen würden.

Fassen wir das Einzelne in's Auge, so war der Handel mit Polen gestört. Das polnische Getreide und Holz ging, so weit es der Großhandel zur Ausfuhr brachte nach Danzig, außerdem waren Asche, Federposen, Wachs Ausfuhrartikel, welche ohne große Bedeutung mehr dem Kleinhandel zufielen. — Der Vertrag von Trebiskow (22. Januar 1618) zwischen Polen und Brandenburg gab zwar allen Edelleuten, Bürgern und Kaufleuten in Großpolen das Recht ihre Güter auf der Warthe und Oder ungehindert unter der Bedingung zu verkaufen und zu verschiffen, daß in Landsberg adelige Waaren 24 Stunden, bürgerliche Güter aber 3 Tage Niederlage hielten *). Auch den brandenburgischen Unterthanen wurde gestattet die Warthe auf- und niederwärts bis zum Flusse Kolo Handel zu treiben, aber der Streit zwischen Frankfurt und Stettin wegen der Niederlage lähmte bald den Handel zu Wasser. Von Stettin aus bezog Polen Salz, Heringe, Material- und Eisenwaaren. Schlesien, jetzt so wichtig durch die Erzeugnisse des Hüttenbaues, sandte wenig Waaren (Röthe, Landwein) nach Stettin hinunter. Es verschickte und bezog seine Waaren über Hamburg, nur Salz und russische Producte, Leinsamen, besonders für Oesterreich, gingen über Stettin. Die Mark Brandenburg lieferte Getreide und Holz, in den Städten gab es außerdem Zeug- und Tuchmacher, deren Fabrikate auch auf den pommerschen Jahrmärkten zum Verkauf kamen.

---

*) Daß auch nicht Gleichheit der Zölle für die Polen in der Fremde herrschte, beweist der Umstand, daß der polnische Adel für jede Last (3 Wispel) ausgeführten Korns zu Cüstrin einen polnischen Gulden (30 polnische = 5 Groschen), von Holzwaaren und Flössen, sowie von den in Stettin eingekauften Waaren nur den alten Zoll, die Bürger dagegen den alten und neuen Zoll entrichten mußten.

Unter den Einfuhrartikeln Stettins traten Hering und Fischwaaren, Thran, Salz, Eisen, Leinsaat in den Vordergrund. Nach einem alten Verse (cfr. die lübischen Geschichten und Sagen vom Professor Deecke). Reval ein Flachs- und Wachshaus, Riga ein Hanf- und Butter-, Danzig ein Korn-, Wisby ein Theer- und Pech-, Stettin ein Fisch-, Lübeck ein Kauf-, Hamburg eine Brau-, Lüneburg eine Salz-, Magdeburg ein Back-, Halberstadt eine Frauen-, Braunschweig eine Zeug-, und Köln ein Weinhaus hat Stettin wegen seines Handels mit Heringen und Stockfischen seinen besonderen Namen erhalten. Schon die erste gewerbliche Notiz über Stettin im Leben des Bischofs Otto von Bamberg erwähnt des Fischfanges der Stettiner und die Stadt hat früher an der Heringsfischerei und später im Handel mit Heringen eine besondere Bedeutung gehabt. Schon lange ist ja in Norddeutschland, Polen rc. der Hering ein sehr beliebtes Nahrungsmittel gewesen. Außer dem billigen Preise, seiner bequemen Zurichtung, welche ihn im Freien und im Hause gleich leicht verzehren und ihn leicht und gerecht unter die Tischgenossen vertheilen ließ, empfahl sich dieser Fisch auch dadurch, daß bei dem größeren Verbrauch von Bier, der Hering auch ein vorzügliches Reizmittel zum Trinken war.*) Sein Genuß beförderte den Durst und somit das Biertrinken. Seit Mitte des 16. Jahrhunderts war der Heringsfang an der dänischen und schonischen Küste weniger ergiebig und wenn auch im folgenden Jahrhunderte sich die Fische noch einmal zahlreicher einstellten und die Stettiner noch 1655 die Versuche machten an der schwedischen (schonischen) Küste den Fang wieder zu beginnen, so widersetzten sich Dänen und Schweden solchem Verfahren, weil man die alten Gerechtsame der Stettiner, welche dort durch die drei Handelscompagnien, die Draker, Falster und Elboger früher ausgeübt waren, für erloschen betrachtete.

Die Heringsfischerei war auch schon von den Holländern mit solchem Glücke aufgenommen, daß großer Reichthum dem Fange

---

*) Cfr. Kloedens Geschichte des Oderhandels.

und dem Handel folgte. Stettin bezog, nachdem es den Heringsfang selber aufgegeben, den Fisch von den Holländern, Norwegern und Dänen und es lieferte nach den Fischereibezirken Holz zu den Fässern, so daß es neben dem Verkaufe des Fisches noch aus dem Absatz von Holz Nutzen zog. Leider enthalten die Acten und gedruckten Quellen keinen bestimmten Nachweis über die Größe der Einfuhr, da jedoch die von uns für das folgende Jahrhundert unten mitgetheilten Angaben noch einen kleinen Geschäftsbetrieb in diesem Artikel gegen die neueste Zeit nachweisen, so werden wir uns den Absatz nur in kleinen Verhältnissen zu denken haben. Die Zahl der Fischesser mußte sich im folgenden Jahrhundert vermehrt haben und so erscheint ein gleicher oder größerer Consum im 17. Jahrhundert wenig wahrscheinlich.

In Stettin wurden auch Stockfische eingeführt, seitdem jedoch 1619 die isländische Compagnie in Copenhagen allein das Recht erhielt Island mit ihren Schiffen zu besuchen und dort Handel zu treiben, kam wenig von dem isländischen Flachfisch nach Stettin, weil die Compagnie denselben nach Hamburg verkaufte. In der vorpommerschen Licenttaxe von 1681 werden als Stockfische genannt Bergerfisch, Rothscheer, Rundfisch oder Tietling, Flachfisch oder Länger. Der Stockfisch diente nicht blos zur Verproviantirung von Kriegs- und Kauffahrtheischiffen, sondern auch als wichtige Fastenspeise in den katholischen Ländern, weshalb Polen, Schlesien, Böhmen ꝛc. den Fisch von Stettin bezogen.

Als Ergebniß der großen Fischerei führt man von Norwegen auch Thran ein, der noch später als ein Hauptartikel (Praecipium) des Stettiner Handels genannt wird.

Aus Schweden holte man Eisen, Osmund genannt. Osmund oder Malm war ursprünglich Bezeichnung für den in Schweden gegrabenen rohen Eisenstein, welcher bei der geringen Ausbildung der Gewerbthätigkeit zuerst bei Lübeck, wohin er aus Schweden in ganzen Ladungen ging, in Schmelzöfen gereinigt, geschmelzt und dann zu Stangeneisen verarbeitet wurde. Die Schweden mußten dann letzteres wieder bei sich einführen, bis sie von Deutschen die Verarbeitung desselben erlernten. Unter den

übrigen Sorten des schwedischen Eisens galt Osmund oder Osemund für die beste.

Für russische Producte war Lübeck der Hauptmarkt, weshalb auch die Stettiner dort Leinsaat einkauften. Schlesien und die österreichischen Länder bezogen sie dann von Stettin.

Von Lübeck erhielt Stettin auch Apotheker- und Materialwaaren, aber es hatte kein Lager von diesem Artikel. Schon 1490 konnte man zur Hochzeit Bogislafs X. nicht in Stettin das nöthige Gewürz kaufen und selbst die Nachbarstadt Stargard versorgte sich mit den genannten Artikeln in Lübeck. Außerdem galten als wichtiger Einkaufsplatz für die bezeichneten Waaren die Frankfurter Messen.

In Pommern werden frühe Salzquellen und Salzwerke genannt, die Stadt Colberg hieß schon im Anfange des 12. Jahrhunderts Salzcolberg*); 1207 wurde die Salzquelle bei Greifswald dem Kloster Eldena von dem rügischen Fürsten Jaromar I. und eine zweite bei Greifswald dieser Stadt abgetreten; außerdem nennen die Urkunden 1231 das Salzwerk zu Richtenberg, 1249 das zu Gristow, 1295 die Salzquellen in den Wiesen des Ländchens Radewitz auf Rügen**). Trotzdem fand fremdes Salz Eingang in Pommern und namentlich führte man Lüneburger Salz über Lübeck – auch Traven-Salz genannt, weil es von der Trave verschifft wurde, ein.

Obwohl der Bischof Benedict von Cammin 1488 zum Besten der Colberg'schen Saline die Anlage neuer Salzquellen in dem Stifte Cammin verbot und die Einfuhr fremden Salzes bei Verlust des Gutes untersagte — die Colberger sollten das Recht haben, dasselbe wegzunehmen und zu verkaufen — so beförderte diese Maßregel nicht den Absatz des Colberger Salzes nach den herzoglichen Landen***).

*) Colberga salsa.

**) Codex diplom von Draeger.

***) Das Lüneburger Salz übertraf das Colberger an Güte. Die Salzbereitung zu Colberg war bis in's 16. Jahrhundert noch sehr ein-

Der Verkehr mit den Lübeckern verschaffte dem Lüneburger Salze besonders Absatz und die Verbindung mit der Hansa begünstigte denselben. Stettin versandte dasselbe nach Sachsen, der Lausitz, Schlesien, Böhmen, Mähren. Auch der Hering wurde bis in die erste Hälfte des 16. Jahrhunderts vorzüglich mit Lüneburgischem Salze eingesalzen, und auch auf manchen Heringsniederlagen in Breslau, Leipzig, Prag durfte kein anderes Salz zu demselben Zwecke eingeführt werden. Aber neben dem Lüneburger Salze wurde bald aus Frankreich, Portugal und Spanien grobes Salz, Boysalz genannt, eingeführt und es entstanden auch in Pommern Boysalzsiedereien, um es zur Benutzung zu bearbeiten. Manche Beschränkungen hinderten den freien Salzverkauf namentlich in der Mark, bis der Salzhandel dahin wieder erlaubt und das Einbringen des Salzes zu Wagen gegen eine Abgabe von 1½ Thlr. von jedem Pferde im ersten Grenzorte freigegeben wurde. Den Polen war schon durch Johann Sigesmund zugestanden, ihren Salzbedarf in Stettin einzukaufen, das Salz auf der Oder und Warthe zu Wasser oder auch zu Lande durch die Neumark nach Polen zu bringen und es dort abzusetzen. Obwohl diese Freiheit nur den polnischen Unterthanen zugestanden war, so benutzten auch fremde Handelsleute diese Erlaubniß und es wurde ein Theil des Salzes von Polen in die Mark wieder eingeschmuggelt. — Auch Schlesien, das noch zu Polen gerechnet wurde, sandte Wagen und Fuhrleute durch die Neumark nach Stettin und ließ sich Salz zuführen. Märkische Kaufleute trieben denselben Handel, indem

---

fach, man sott das Salz so lange, bis es nach Ausdünstung der wässerigen Theile sich am Boden setzte, und härtete es dann über Kohlen, bis man es in die Tonnen einpackte. Nach einigen Verbesserungen brachte man es im genannten Jahrhunderte so weit, daß man in 3 Tagen und in 3 Nächten 12 Tonnen Salz erhielt, wobei 5 Maaß Holz, jedes einen Klafter hoch und breit und 4 Fuß lang gebraucht wurden. Die Tonne galt nur 1 Gulden, der Nutzen war also gering. Cfr. Wachse kurze Colbergische Sülzengeschichte im Pommerschen Magazin von Oesterding 1776.

die Fuhrleute vorgeben mußten, sie seien von den Polen gedungen und so konnten sie das Salz billiger verkaufen*).

Der 30jährige Krieg hinderte eine strenge Ausführung der Maßregeln, welche gegen diese Umgehungen beliebt wurden, aber nach Beendigung des Krieges 1652 — bis dahin war der Salzhandel freigegeben — gab der Churfürst ein Edict, wonach er seine Lande selber mit Salz versorgen wollte und zwar hatte er deshalb den Contract mit Lüneburg wegen Salzlieferungen erneuern lassen, um aber den Polen den Weg abzukürzen und ihnen eine Gelegenheit zu geben näher als in Stettin ihre Einkäufe zu machen, ließ er in Landsberg und Dramburg Salzpfannen errichten. Es wurde dort nicht allein gesottenes Salz, sondern auch die grobe weiße spanische Boy verkauft. Mehr schadete noch dem Stettiner Salzhandel, daß holländisches Salz nach der Mark Brandenburg und nach Hinterpommern seit 1680 versandt wurde und als endlich Stettin mit einem Theile von Vorpommern dem preußischen Scepter unterworfen wurde, hatte der ehemals so wichtige Salzhandel sein Ende erreicht.

Schon zu der Zeit, da sich die Stadt unter Sequestration des Königs von Preußen befand, von 1713 bis 1720, wurde fremdes Salz, Lüneburger, Halle'sches und Colberg'sches nach Stettin versandt, es kam neben dem Stettiner Boysalz in den Verkehr, man bewahrte es aber, weil es schlechter war, in einem besonderen Magazine auf. 1718 wurde ferner bekannt gemacht, daß in Hinterpommern nur aus den königlichen Factoreien zu Greifenhagen, Treptow a. d. R. und Belgard Salz verkauft werden sollte. Entsprechend dieser Anordnung wurde die Einfuhr fremden Salzes in das preußische Pommern, mit Ausnahme des Fürstenthums Cammin, welches auch ferner sein Salz von Colberg beziehen durfte, verboten. Hiermit wurde dem Stettiner Salzhandel nach Hinterpommern ein Schlagbaum entgegengestellt.

---

*) Cfr. die Bemerkungen über dieses Salz in der Handels- und Gewerbegeschichte Danzigs von Dr. R. Hirsch S. 90 und die folgenden.

Die Stettiner Kaufleute beschwerten sich deshalb über diese Maßregel, müßten die Stettiner Salzsiedereien — es gab damals 32 Salzsiedereigerechtigkeiten — ihren Betrieb einstellen, so würde der Staat, wenn auch nur 800 Last Boysalz gesotten und verkauft würden, einen Ausfall von 6311 Thlr. 18 gGr., bei einem Verkaufe von 1600 Last aber von 12623 Thlr. 12 gGr. haben. Außerdem träfe ein großer Verlust viele Kaufleute, Salzsieder, Handwerker und Tagelöhner. — Auf diese Gegenvorstellungen nahm jedoch die neue Regierung keine Rücksicht, im August 1719 erfolgte sogar durch die Geistlichen von den Kanzeln die Bekanntmachung, daß von nun an alles fremde Salz mit Beschlag belegt werden sollte, weil das Halle'sche Salz schon über ein Jahr eingeführt wäre und sich Niemand damit entschuldigen könnte, daß es noch vom früheren Salzvorrath herrührte.

Die preußische Regierung mußte folgerichtig noch weiter gehen.

Vom 1. Mai 1720 durfte auch in Stettin nur Halle'sches und Schönebeck'sches Salz eingeführt werden, indem der König dem Magistrat und der Kaufmannschaft eröffnen ließ, daß der Stettin'sche Salzhandel nach Vorpommern und Polen mit dem bezeichneten Tage aufhören solle, weil nur königliches Salz abgesetzt werden dürfte, doch sollte man nach Preußen mit königlichem Salze, die Tonne zu einem Preise von 3 Thlr. 20 gGr., handeln dürfen.

Neue Beschwerden erfolgten. Man wies darauf hin, daß in Vorpommern 40 Salzpfannen arbeiteten, welche jede wöchentlich eine Last Boy, also 2080 im Jahre versendeten. Diese brachten nach der Berechnung der Salzsieder dem Könige an Licent, Zoll und anderen Abgaben, sowie für Holz aus den königlichen Forsten jährlich 14,190 Thlr. 4 gGr. ein. Für die Einbringung der 2080 Last Boy würde kein baares Geld aus dem Lande geschickt, sondern dieselbe gegen Klappholz, Piepenstäbe, Asche ꝛc. welche aus den königlichen Forsten kämen, für Korn und andere Landesproducte eingetauscht. Ansehnliche Summen von Licent und Zoll flössen in die Staatskasse. Wieviel

würde nicht dit Accise und Consumtions-Casse verlieren, wenn so viele Schiffer, Leichter, Bootsleute, Träger, Messer, Salzsieder, Böttcher, Packer, Holzwraker, Fuhrleute rc. ihre Nahrung verlören. Die Kaufleute müßten folgerichtig ihre zum Salzhandel gebauten Schiffe verkaufen, Schiffer und Matrosen ihre Nahrung im Auslande suchen. Verloren wären alle die Kosten für 40 Salzpfannen, für die Küfen, Körbe, Tonnen, Gebäude und Gerechtigkeiten, die man dazu besonders gebaut hätte. Der Verlust der Städte mit Salzsiedereien belaufe sich über 2 Tonnen Goldes. Da endlich die Tonne Hallesches Salz 2 Thlr. 10 gGr. theurer sei als die Tonne gesottenen Boysalzes, von Stettin aber jährlich 56,160 Tonnen geliefert wären, so stellte sich die Ausgabe um 135,720 Thlr. höher.

Alle diese Gegenvorstellungen blieben jedoch ohne Erfolg und man fügte sich dem Regale, welches einige Jahre nur in unbedeutenden Punkten für kurze Zeit gemildert wurde.*)

Vom kaufmännischen und gewerblichen Standpunkte aus, muß man sich gegen die Beschränkung des Salzverkehres und gegen die Eingriffe in das Gewerbe des Salzsiedens erklären; jede Einmischung des Staats in den freien Verkehr und die Gewerbthätigkeit, um selber gewisse Handels- und Fabrikationszweige für eigene Rechnung zu betreiben, wird auf Kosten des allgemeinen Bestens erkauft. Die Salzpreise stiegen bald, die Verwendung des Salzes zu gewerblichen Zwecken, zum Viehfutter wurde erschwert, beim Aufhören privater Concurrenz konnte auch die Beschaffenheit des Salzes weniger befriedigen, da der Staat als Verkäufer seine Kunden nicht verlieren konnte und die Concurrenz nicht zu fürchten war. —

Faßt man dagegen das Regal von der finanziellen Seite auf und würdigt dasselbe allein nach seinem Ertrage für die Staatskassen, so hat dasselbe bis jetzt sehr gute Dienste geleistet, obwohl diese Dienste auch mit einem erhöhten Preise für eins der nothwendigsten Nahrungsmittel erkauft sind.

---

*) Cfr. Pommersche Denkwürdigkeiten von Ruehs. Greifswald, 1803. 1. Bd.

Der Holzhandel Stettins bewegte sich früher in weit kleineren Grenzen als heute, da trotz der größeren Privatwaldungen die Nachfrage nach Holz weniger bedeutend war und deshalb auch dieser jetzt so wichtige Zweig des Oderhandels ein begrenzteres Einkaufsgebiet benutzte.

Wie anderswo hatte man in den pommerschen Forsten Holzkohlen gebrannt, Theer geschwelt, Asche gewonnen und auch das Holz zu mancherlei Gefäßen, Mulden, Schippen ꝛc. verarbeitet. Für den Großhandel suchte der Kaufmann besonders Nachfrage nach Brenn-, Schiffs- und Bauholz, nach Stäben zu Fässern, nach Dielen zu genügen und die Bearbeitung des Holzes für diese verschiedenen Zwecke geschah größtentheils im Walde, zum kleinern Theil auch auf den Holzhöfen der Lastadie. Die Wasserverbindung erlaubte das Herabflößen des Holzes stromab und nur einige Nebenflüsse der Oder mündeten unterhalb, so daß ein bequemer Transport des Holzes möglich war.

In diesem Zeitraum wurde auch Holz aus Stettin für die schwedische Flotte abgefahren und die alten Absatzgebiete Dänemark, Schweden und Norwegen, Holland, Frankreich, Spanien und Portugal blieben die Stützen dieses Handels.

Aber die Furcht vor einer möglichen Holznoth beschränkte bereits damals die freie Benutzung des Holzes. Nachdem schon im 16. Jahrhunderte 1558 der Rath von Stettin Fremden verboten hatte, im städtischen Eigenthume Schiffe zu bauen, obwohl nach unsern jetzigen Vorstellungen auch Bauten für fremde Rechnung dem Bauorte nur Nutzen bringen, so war weiter 1623 in der Victualordnung festgesetzt worden, daß aus Gründen der Holzersparung die Zahl der Salzsieder in Stettin sich nicht vermehren und die Pfänner, wenn sie zwei Salzpfannen im Betriebe hätten, eine sollten eingehen lassen.

Alle damals in Pommern arbeitenden 44 Salzpfannen verbrannten jährlich 20,000 Faden Holz und zwar kostete der Faden d. h. 8 Fuß langes Ellernholz 2 Thlr., während er heute, den veränderten Werthverhältnissen entsprechend, weit mehr gilt. Es wird aus diesen Angaben deutlich, wie die Furcht vor der

Holzabnahme schon unsere Väter beängstigte und zu rettenden Thaten führte.

Der Holzhandel galt damals für einen der gesundesten und einträglichsten Zweige des Stettiner Geschäfts. Obgleich wir in unsern Quellen keine Andeutung über die damalige Weise des Holzankaufs seitens der Kaufleute finden, so dürfen wir voraussetzen, daß der Einkauf dem heutigen ähnlich gewesen ist. Gewiß hat der Kaufmann unter günstigen Bedingungen auch damals ganze Privatwaldungen angekauft und das Holz für eigene Rechnung schlagen lassen, so daß er nach der Größe und den Beständen der Waldung auch längere Zeit zur Abwickelung des Geschäfts gebrauchte. Ebenso werden kleinere Holzungen angekauft sein; wenn wir jedoch in der neueren Zeit große Commissions-Holzläger namentlich in Polen rc. finden, auf welchen die Kaufleute aus zweiter Hand den Einkauf besorgen, so hat sich diese Art des Geschäfts erst in neuester Zeit ausgebildet.

Es gab noch bestimmte Holztaxen, nach welchen man zu jeder Zeit Holz in den herzoglichen, später königlichen Haiden ankaufen konnte.

Nach der Holztaxe von 1709 wurde bezahlt:

für eine Eiche zur Mühlen-Säule	10	Thlr.
„ „ eichene Mühlenwelle	6	„
„ „ „ Mühlenbalken	6	„
„ „ „ Mühlenruthe	3	„
„ „ „ Mühlenbalken und eine Mühlensohle jedes	3	„
„ „ Fuhre Kammholz	$1^5/_8$	„
„ „ eichen Kahnholz nach Gelegenheit . . .	3—4	„
„ „ dürre und sohre Eiche je à	4	„
„ „ Eiche zum Sageblock von 2 Längen zu Schiffsbauten	4	„
„ „ Eiche zum Sageblock von einer Länge . .	3	„
„ „ eichenen Block zu Boots-Dielen mit den Zöpfen	2	„
„ „ eichene starke Sohle oder Platte 40 Schuh lang	2	„

für eine gemeine eichene Sohle 30 Schuh lang . . 1 Thlr.
u. s. w.

Hiebei wird bemerkt, daß die specificirte Münzsorte in Reichsthalern und Lübschillingen nach vorpommerschem Gelde dergestalt berechnet wurde, daß auf den Reichsthaler 2 Gulden und auf den Gulden 24 Lübschillinge kamen.

Der Getreidehandel war lästigen Beschränkungen unterworfen. So war schon im 16. Jahrhundert zum Besten der Handwerker, damit sich diese nicht über Vorkauf beklagen sollten, den Kaufleuten der Einkauf des Getreides vor der Ernte bis zum 6. December besonders bis zur Randow und in den umliegenden Städten untersagt. Das Getreide sollte an keiner fremden Schiffsstätte, also z. B. nicht in den Wasserorten unterhalb Stettins, vor der Ihnamündung, sondern in der Stadt zwischen den Brücken verschifft werden. Das Verschiffen des Kornes war nur mit besonderer Erlaubniß des Raths gestattet und mußten deshalb die Älterleute der Kaufmannschaft diese Genehmigung um Nicolai nachsuchen. Vom 6. December bis Lichtmeß durfte nach älterm löblichen Gebrauche kein Korn ausgeführt werden.*)

Daß der 30jährige Krieg bei der Verwüstung des Landes glückliche Ernten nicht begünstigte, dürfen wir nur andeuten. Nach demselben entstand 1651 eine solche Theurung, daß man das Brodkorn aus Polen herbeischaffen und den Scheffel Roggen mit 2—3 Thlr. bezahlen mußte.

Auch unter dem schwedischen Regimente war der Kornhandel nicht frei; die damalige Verwaltung ging ebenfalls von dem Gesichtspunkte aus, daß dem Lande, namentlich den Städten das Korn zu billigen Preisen verbleiben sollte und deshalb durfte es vor dem Winter nicht ausgeführt werden.**) Außerdem hinderte die Niederlagsgerechtigkeit diesen Handelszweig.

So hatten der Adel und die Landleute ein sehr beschränktes Absatzgebiet in den Städten und die Verkäufer beklagten sich

*) Weißes Copialbuch F. 33 ff. im Magistrats-Archiv bei Thiede. Chronik der Stadt Stettin.

**) Cfr. Daehnert.

1681, daß die Kaufleute sich verabredeten, das Getreide nur für einen bestimmten niedrigen Preis zu kaufen. Die Regierung gab deshalb nach, daß die Ausfuhr des Getreides und der Verkauf an Fremde nicht verwehrt sein sollte, wenn ein solches unbilliges Verfahren der Kaufleute nachgewiesen würde, aber wie schwer war dieser Beweis zu führen.

Für fremde Rechnung durfte kein Getreide gelagert werden, Fremde konnten deshalb auch nicht von Fremden Korn einkaufen, da das ganze Geschäft in den allerumständlichsten und schwerfälligsten Fesseln sich bewegen mußte.

Das Vermälzen des Getreides und die Versendung von Malz, besonders nach Schweden, bot noch einen besonderen Weg dar, das Getreide zu verwerthen. Bis zum 30jährigen Kriege war außerdem die Versorgung (Belegung) der Krüge mit Bier fast ausschließlich eine Berechtigung der Städte, im Kriege wurde auch dieser Nahrungszweig auf das flache Lande verpflanzt. Es war deshalb in Folge von Beschwerden schon 1655 bestimmt worden, daß die Städte wie früher allein das Recht haben sollten, die Krüge mit Bier zu versorgen, jedoch sollte bei Streitigkeiten über die gleiche Berechtigung für erstere die richterliche Entscheidung maßgebend sein. Zum eigenen Bedarfe durften die Edelleute brauen und die Hopfengärten auf dem Lande, welche in Acten aus dem 17. Jahrhundert öfter vorkommen,**) geben Zeugniß von diesem Hausbrauen. Obst ging ebenfalls ins Ausland besonders nach Schweden und Dänemark.

Zu den Handelsartikeln Stettins gehörten auch gewisse Manufactur-Waaren, welche namentlich nach Schweden ausgeführt wurden. Solche waren Tücher, Rasch (bekanntlich ein glattes dünnes Wollenzeug nach der Stadt Arras, von wo es sich verbreitete, benannt), Boy (ein grobes wollenes Zeug, Laken, Tuche) 2c. Zwei Stettiner Straßen, die große und kleine Wollweberstraße, erinnern noch heute an eine vollständig eingegangene

---

*) Daehnert.

**) Schwedisches Archiv in Stettin.

Gewerbthätigkeit. 1663 wurde in Schweden verfälschte Seide und ausgereckte Tücher eingeführt, mit welchen die Käufer betrogen wurden. Die dunkel gefärbte Seide erhielt dadurch ein falsches Gewicht, daß die Farbe eben so viel wie die Seide wog. Gegen Einführung solcher Waaren erging ein Verbot und es schienen die pommerschen Gewerbtreibenden und Kaufleute an dieser Waarenfälschung Theil genommen zu haben.*)

Als im Jahre 1705 für die schwedischen Truppen in Liefland, Bremen, Pommern und in Wismar die Bekleidung durch fremde Kaufleute besorgt wurde, beschwerten sich die Stettiner Tuchmacher und Gewandschneider bei der schwedischen Krone hierüber und sie baten um die betreffenden Lieferungen. Die Obersten der schwedischen Regimenter erhielten darauf die Anweisung das Tuch bei den Stettiner Handwerkern unter der Bedingung zu bestellen, daß dasselbe in derselben Güte und zu demselben Preise geliefert würde.

Nachdem wir die Stadt, ihren Absatzbezirk und die hauptsächlichsten Verkehrsartikel dargestellt haben, gehen wir zu den Personen über, welche in verschiedener Stellung unmittelbar dem Handel dienten.

Schon nach der Ordnung des Seglerhauses von 1472**) sollte jeder Kaufmann und Handelsherr zur Seglergilde gehören, keine Handwerker in dieselbe aufgenommen werden und jedes Mitglied ein freier Kaufmann, recht geboren und ehrenwerth sein. Diese Seglergilde hatte zuerst 4, später 8 Alterleute, welche aus den Vorstehern der Draker, Falster und Ellenboger Compagnie gewählt wurden, sie übten eine polizeiliche Aufsicht über die Mitglieder der Gilde aus. Es waren besondere Strafen festgestellt, wenn Jemand in den geselligen Zusammenkünften auf dem Seglerhause sich verging, namentlich waren unhöfliche Reden gegen die Herren und Fürsten, den ehrbaren Rath, ehrliche Männer, Frauen und Jungfrauen untersagt.

Jeder Kaufmann mußte jährlich, wenn er zum ersten

*) Daehnert.
**) Paul Friedeborn I, 116.

Male Waaren fortschickte, den Professionseid leisten und schwören, daß er Korn, Wolle, Salz, Hering, kurz alle Waaren, welche er das Jahr über auf- und abwärts schiffen oder zum Ausschiffen verkaufen würde, für seine eigene Baarschaft und Vermögen, auf seinen Kaufmanns-Glauben (Credit) Gewinnst und Verlust an sich gebracht und dazu sich keiner Hülfe, Gesellschaft und Matschaperie derer, welche zu Stettin unter des Rathes Zwang und Bürgerrecht nicht gesessen, bedient hätte; daß er ferner alle Waaren, welche er als Factor in diesem Jahre verkaufen oder verschicken würde, nicht von Fremden zugesandt erhalten hätte, und sie nur Bürgern verkaufen wollte. Dieser Eid wurde bis nach der preußischen Besitznahme, wo die Niederlagsgerechtigkeit mehr und mehr verfiel, jährlich abgelegt und wurde bis zum Anfang dieses Jahrhunderts in Bezug auf die Leinsaat, seit 1800 aber nur einmal mit dem Bürgereide von jedem sich etablirenden Kaufmann geleistet*).

---

*) Sell, Stettiner Niederlage.

Stettin besitzt noch im Archive des Magistrates ein Verzeichniß der von 1640 bis 1802 aufgenommenen Kaufleute, ebenso sind die Namen der im neunzehnten Jahrhunderte aufgenommenen Kaufleute erhalten. 1640 wurden 5 Kaufleute, Benedictus Hein, Jacob Junge, Gottfried Tabbert (Goldschmidt), George Schultz, Ernst Schieler, 1641 6, 1642 6, 1643 3, 1644 8, 1645 unter ihnen 2 Schiffer, 1 Apotheker, 1 Baumann aufgenommen. Als Aufnahmegeld stehen als niedrigste Sätze 4 Thlr., und dann 5, 5½, 6, 7, 8, 10 Thlr. verzeichnet.

Nach 1646 folgt nach dem Namen des Aufgenommenen der Zusatz, daß ihnen die Rolle vorgelesen und nach geleistetem Handschlage (Spipulation) er die Verbadnng gewonnen habe. Bei dem Namen des 1646 zuerst genannten Kaufmanns Nicolaus Tunnenbinder heißt es, daß er vor den Alterleuten erschienen, sich der Kramerzunft gänzlich entsagt und mit der Sache, so die Kramer mit den Herren Alterleuten haben, nichts mehr zu thun haben wolle. Als Aufnahmegebühr stehen 16 Thlr. verzeichnet, die Kramer mußten auch später mehr bezahlen. 1652 steht bei dem Namen Michel Reuter verzeichnet, daß er vor der Aufnahme die Lastadie quittiren und nach der Stadt ziehen mußte. Die verzeichneten Aufnahmegebühren sind sehr ungleich, der zuletzt 1699 aufgenommene Kaufmann zahlte 16 Thlr., der erste von 1700 20 Thlr. Ein Kreuz hinter jedem Namen führt nur bisweilen genauer den Todestag an.

Die zweite Gilde bildeten die Gewandschneider (Tuchhändler), welchen das Recht zustand, Tuch (Wand) in ganzen Stücken oder nach der Elle zu verkaufen. Diese Gilde war nächst der der Kaufmannschaft die angesehenste und zählte 8 Altermänner. Die älteste Wandschneiderrolle ist im Jahre 1540 von Herzog Barnim IX. bestätigt und später, 1586 und 1624, von dem Rathe revidirt und bestätigt. Vor der Aufnahme mußte man seinen guten Namen und Leumund nachweisen, das Bürgerrecht erworben und seine ehrliche Geburt nachgewiesen haben. Bürgermeister, Kämmerer, Rathspersonen, Gerichtsschöppen und Alterleute des Seglerhauses erlangten die Mitgliedschaft wegen ihres Ehrenstandes, wollten sie aber den Tuchhandel betreiben, so mußten sie 3 Gulden an die Lade entrichten. Jeder Aufzunehmende mußte über 18 Jahr alt sein und durfte das Geschäft erst betreiben, wenn er sich verheirathet und häuslich niedergelassen hatte. Ueber die Streitsachen der Mitglieder entschieden die Alterleute, gegen deren Entscheidung bei Strafe von 50 Gulden nicht an ein anderes Gericht appellirt werden durfte. Alle 10 Jahre hielten die Mitglieder zwei Tage ein solennes Convivium, die sogenannte Gewandschneider-Hochzeit. Niemand durfte außer den Gildebrüdern Wand ellenweise ausschneiden oder verkaufen, sonst verfiel es der Brüderschaft, jedoch durften die Stettiner Wollenweber ihre selbst verfertigten, aber keine fremden Tücher ellenweise verkaufen. Die fremden Tuchhändler durften im Jahrmarkt die drei ersten Tage ihr Gewand bei Ellen ausschneiden, der Verkauf von ganzen Tüchern war ihnen jedoch während der Marktzeit erlaubt. Die Wittwe des Gewandschneiders war zur Fortsetzung des Gewerbes berechtigt, falls sie sich aber mit einem Manne verheirathete, der nicht die Brüderschaft gewann, so mußte sie das Geschäft aufgeben.

Nach der Stargarder Gewandschneider-Gilde-Rolle durfte der Gewandschneider innerhalb der Stadt kein ungesatteltes Pferd reiten, nicht auf einem Mistwagen fahren, keinen Mistwagen auf der Straße beladen, keine Straße fegen, keine leinene Hosen, auch kein Fleisch oder Fische von dem Markte nach Hause tragen, kurz kein Ackerbürger sein.

Die dritte, die Krämergilde mit dem Kleinhandel beschäftigt, zerfiel in drei Abtheilungen, die Gewürz-, Seiden- und Eisenkrämer, von denen jede auf den Handel mit gewissen Waaren beschränkt war. An der Spitze der Gilde standen drei Älterleute, welche ebenfalls eine polizeiliche Aufsicht über die Mitglieder führten und darauf achteten, daß gute Waare nach richtigem Maaß und Gewicht verkauft wurde. Während der Marktzeit waren die Älterleute berechtigt, die Maaße und Gewichte der fremden Krämer nachzusehen.

Im Jahre 1650 am 21. Februar wurde durch den Magistrat in Stettin, nachdem ein Streit zwischen dem „ehrbaren" Kaufmann des Seglerhauses und den Anverwandten der Kramer-Compagnie über die freie Handlung zur See mit Salz und andern seewärts eingehenden Waaren, sowie über Korn, Wolle &c. geschwebt hatte, Folgendes festgestellt:

Zum Handeln über See waren nur diejenigen Kramer berechtigt, welche die Kaufmannsverbadung gewonnen hatten oder später gewinnen würden, alle übrigen Kramer sollten sich des Handels mit Principal-Waaren enthalten.

Die Kramer, welche die Kaufmannsverbadung damals oder später gewonnen, sollten jeder 50 Gulden an das Seglerhaus entrichten, sich allen Ordnungen, insbesondere der Kaufmanns-, Korn-, Wettgerichts- und Bollwerks-Ordnung, dem Professionseide unterwerfen und sich aller verbotenen Handlung, der nicht zulässigen Schiffsstätten (bezog sich auf die Niederlagsgerechtigkeit) alles Unterschleifes und der Verbindung mit Fremden bei Strafe gänzlich entsagen.

Um aber zu verhindern, daß ein angehender Kramer erst für geringe Aufnahmegebühren die Kaufmannsverladung gewann, und dann Kramer wurde, so sollte jeder Kramergeselle sich verpflichten, wenn er der Kramer-Compagnie beitrat, so viel dem Seglerhause nachzuschießen, daß die 50 Gulden vollständig bezahlt wurden.

Die Älterleute und Brüder der Kramer-Compagnie ließen dagegen zu, daß der Kaufmann, welcher mit Kramer-Waaren handeln wollte, für sich und seine Frau 50 Gulden an die Kra-

mer=Compagnie zahlen sollte, ohne jedoch zur Kramerhochzeit (Köste) noch sonst Etwas beitragen zu brauchen.

Wer nicht als Kaufmann der Kramer=Compagnie beigetreten war, sollte nur en-gros wie herkömmlich aber nicht sonst mit Kramer=Waaren handeln dürfen. Die Kinder der Kaufleute konnten jedoch der Kramer=Compagnie erst gegen einen Beitrag von 50 Gulden beitreten, brauchten dann aber zur Kramer=Hochzeit Nichts bezahlen und sonstige besondere Verpflichtungen betreffend die Dienstjahre erfüllt haben.

Damit kein Krämerjunge muthwillig seinem Herrn entliefe, derselbe zuerst die Kaufmannsverbadung gewänne, um später den Kramern beizutreten, so sollte ein solcher zwar gegen 50 Gulden Kaufmann werden können, sich dann aber der Kramer=Zunft gänzlich entsagen.

Diese Vereinbarung berührte nur die streitig gewesenen Punkte, hatte aber auf die sonstige Verfassung des Seglerhauses und der Compagnie keinen weiteren Einfluß und berührte namentlich nicht weiter die Privilegien der Gewandschneider, so daß auch jeder Kramer ungeachtet der gewonnenen Kaufmannsverbadung sich des Gewandschnittes enthalten sollte.*)

Sehr scharfe Maaßregeln ergingen in diesem Zeitraum gegen auswärtige Hausirhändler, Juden, Viehhändler, um die Krämer ꝛc. zu schützen.

Zur Vermittelung der Geschäfte benutzte man die Mäkler. Nach der Bollwerksordnung aus dem Anfange des 17. Jahrhunderts ernannte der Rath vereidete Mäkler, welche sämmtliche gesalzene Fischwaaren besichtigen und wraken, auch die Aufsicht über die vereideten Heringshöher führen sollten. Daß diese Mäkler auch sonst dem Verkehr dienten, dürfen wir voraussetzen.**)

---

*) Eine alte Krämerrolle ist in Stavenhagens Beschreibung der Stadt Anklam abgedruckt.

**) Nach der Vereinigung Hinterpommerns mit Preußen finde ich in der revidirten Seglerhaus-Ordnung zu Colberg vom 10. September 1726, Stettin gedruckt bei Spiegel, die erste Mäklerordnung Tit. 5 in 18 Paragraphen mit dem Eide des Mäklers.

Die Trägergilde (Fraternitas Latorum) schaffte sämmtliche ankommende und auszuführende Kaufmannsgüter nach den bestimmten Plätzen und Schiffen. Sie erhielt einen bestimmten Lohn. Nach der handschriftlichen Gildeordnung der Dräger zu Alten-Stettin 1622 lag noch zu Anfange des 17. Jahrhunderts in der Hagenstraße ein von den Fürsten der Trägergilde geschenkter Block, an welchem drei Mal im Jahre, Dienstag und Freitag nach Himmelfahrt und Dienstag vor Pfingsten sich um 12 Uhr die Träger versammelten, um ihr Recht im Hagen zu üben oder Gericht zu hägen.

So viel es möglich war, mußte dann Jeder Platz nehmen auf dem Blocke, der sammt der Straße von den beiden sogenannten Blocksknechten sorgfältig gekehrt und geschmückt war. So lange die Trägerbrüder auf dem Block saßen und trinken wollten, hatten ihnen die beiden Hagenrichter, von den Brüdern selbst aus ihrer Mitte gewählt, so viel Bier zu verabreichen, als sie begehrten. Dann wurden alle Klagen der Brüder gegen einander gehört und abgeurtheilt, wobei jeder Verstoß eines Gildebruders gegen Religiosität und gute Sitte streng gerügt und durch Geldbuße, im Wiederholungsfalle durch Ausstoßung aus der Gilde bestraft ward. Um 8 Uhr wurde das Gericht geschlossen und um 9 Uhr der damaligen Bürgerglocke, mußte jeder zu Hause sein.*)

Vereidete Messer besorgten gegen einen billigen Lohn das Messen des Getreides und des Salzes &c. Vereidete Heringshöher machten die lose gepackten Tonnen voll und versahen sie mit dem üblichen Zirkel, vereidete Sellhausknechte sorgten in den Sellhäusern für die gute Erhaltung &c. des Fisches.

Der Wachtmeister hatte die Marktordnung zu überwachen; der Brückenkieper und Baumschließer hatten die Pflicht die Brücken aufzuziehen, und den Baum, welcher ober- und unterhalb das Niederlagsgebiet der Stadt bezeichnete, zu schließen und zu öffnen. Vereidete Holzwraker mußten auf dem Rathsholz-

*) Hering a. a. O.

hofe das eingehende Holz classificiren und durch einen Schein seine Beschaffenheit bestimmen. Der Wagemeister besorgte die Stadtwage, welche früher auf dem Stadthofe sich befand.

Gehen wir jetzt zu jenen Einrichtungen über, welche den Handel jener Zeit ebenfalls veranschaulichen. Es kommen hier zur Sprache die Niederlagsgerechtigkeit, die Zölle, die Post, die Münze. Die Stadt Stettin hatte wie andere Städte die Niederlagsgerechtigkeit schon früher erworben.

Der fremde Kaufmann konnte von dem Augenblicke, wo er in Stettin mit der Waare über den Baum hinaus in den Stadthafen gefahren war, nicht mehr frei über sein Eigenthum verfügen. Er war gezwungen 3 Tage seine Waaren-Niederlage halten zu lassen, sie zum Verkaufe auszustellen und die Niederlagsgebühren zu bezahlen. Getreide durfte sogar von früher her nur durch die Stadt geführt werden, wenn es von einem Stettinschen Bürger gekauft war. Wollte also ein fremder Kaufmann mit Getreide über Stettin hinaus, so mußte er es erst an einen Stettiner verkaufen, von demselben es wiederkaufen und dann durfte er weiter gehen. Selbst das Getreide, welches die Churfürsten von Brandenburg auf ihren eigenen Gütern gewannen und dann verschiffen ließen, um in andern Ländern die für ihre Hofhaltung nöthigen Dinge dafür einzukaufen, mußte in Stettin Niederlage halten und an Stettiner verkauft werden. Nur zuweilen wurde die Verüberschiffung, wenn sich die Churfürsten direct an die pommerschen Herzöge wandten, auf Fürbitte der letzteren gegen einen Revers erlaubt, nach welchem dieses Zugeständniß als ein Präcedenzfall für eine Schmälerung der Niederlagsgerechtigkeit nicht betrachtet werden sollte. Das Verbot, daß kein Fremder von den Fremden kaufen durfte, wurde 1561 noch verschärft, indem es auch nach abgehaltener Niederlage nicht erlaubt war. Was nach dreitägiger Niederlage nicht abgesetzt wurde, konnte zur Achse, zu Wasser aber nur aufwärts weiter gehen. 1562 setzte man fest, daß alle Waaren ohne Ausnahme Niederlage halten mußten, ehe sie weiter verfahren werden durften. Bis dahin hatte Stettin nicht bloß den Märkern, sondern auch andern Fremden erlaubt, solche Waaren, mit welchen Stettin

keinen besonderen Handel trieb, wie Kupfer, Sammet, Seide, Zucker, Röthe rc., nachdem sie 3 Tage lang niedergelegt und Stettinern zum Verkauf angeboten waren, auf der rechten Fahrt durch den Baum nach Entrichtung der Gebühren durchzuführen.

Seit dem Jahre 1571 wurde aber, um dem steigenden Handel der Stadt Frankfurt nach und von der See entgegenzutreten, die Niederlagsgerechtigkeit von Stettin in so weit ausgebildet, daß außer dem Korn auch alle andern Waaren der Frankfurter nicht bloß Niederlage halten, sondern auch an Stettiner Kaufleute wie das Getreide verkauft werden sollten, ehe sie weiter befördert wurden. In Stettin hielt man die Frankfurter Schiffe deshalb an, die Waaren wurden ausgeladen, man belegte sie mit Beschlag und verhaftete die Frankfurter Kaufleute.

Dem Frankfurter Rath wurde darauf am 5. März 1572 vom Churfürsten verstattet Repressalien zu nehmen und es wurde durch die Stadt Frankfurt der Binnenhandel Stettins die Oder und Warthe hinauf gestört. Es folgten langjährige Streitigkeiten, endlich hatte das Reichskammergericht 1623 nach 41jährigem Streite die Acten des Processes für spruchreif erklärt, den Proceß zu Gunsten der Stadt Frankfurt entschieden und der Vertrag von Trebiskow zwischen Polen und Brandenburg eine weitere Lösung der Streitfrage dadurch angebahnt, daß Frankfurt, wenn Stettin dieser Stadt die freie Schifffahrt in die See zugestehen wollte, auch den Stettinern das Zugeständniß machen würde, die Oder und Warthe hinauf nach Polen vorbehaltlich des Zolles, Schifffahrt und Handel zu treiben, aber der dreißigjährige Krieg und die Zähigkeit der Stettiner gegen Zugeständnisse an die Frankfurter hinderten den Flußverkehr. Der große Churfürst überzeugt, daß Rechte und Privilegien den Handel hemmten und es Pflicht sei, Etwas zur Aufhebung der Handelsstörungen zu thun, berief 1676 Deputirte der Städte Breslau, Frankfurt a. O. und Stettin nach Cöln an der Spree und es kam am 11. Juni 1676 zwischen Stettin und Breslau ein Vertrag zu Stande, welcher Stettin und Frankfurt sowie Breslau

die erheblichsten Exemtionen von ihrem Niederlagsgerechte zugestand. Die Breslauer sollten Leinwaaren, Garn, Tücher, Wolle, schlesisches Eisen, Röthe, Honig, Stückgüter, Seiden-Material-Waaren, schwedischen Vitriol durch den Stettiner und alle Waaren mit Ausnahme von Fisch und Fettwaaren durch den Frankfurter Baum schiffen dürfen.

Es war dies ein Versuch, dem freien Verkehr Zugeständnisse zu machen und da 1677 der Churfürst Stettin eroberte, Frankfurt und Stettin unter eine Regierung kamen, so wäre wohl eine Ausgleichung der Differenzen angebahnt worden, wenn nicht durch den Frieden von St. Germain Stettin wieder an Schweden gefallen wäre.

Daß Stettin auch nach anderer Seite sehr starr an seinem Niederlagsrecht festhielt, zeigt uns ein Streit mit Gollnow und Stargard, welcher durch die brandenburgische und schwedische Regierung geschlichtet werden sollte.

Eine eigene Commission von Commissarien beider Regierungen kam im Jahre 1684 zu Damm und Colbatz zusammen, um eine Vereinigung anzubahnen. Es hatte nämlich die schwedische Regierung in Stettin die Schifffahrt auf der Ihna wieder gestört, nachdem sie über 200 Jahre bis zum Jahre 1669 die freie Schifffahrt der Städte Gollnow und Stargard nicht gehindert hatte. Zuerst wurde es den Stettiner Schiffern verboten, vor der Ihna ein- und auszuladen, da dort wegen der geringen Wassertiefe des Flusses die seewärts gehenden Artikel, namentlich Getreide und Holz, in Seeschiffe übergeladen werden mußten, andererseits auch die aus See kommenden Güter, namentlich Materialwaaren, Salz &c., welche Stargard von Lübeck bezog, dort in flache Flußfahrzeuge geschafft wurden*).

---

*) Cfr. aufrichtige und wahre Relation dessen, was bei der zu Damm und Colbatz anno 1684 zwischen Ihro Königl. Majestät zu Schweden und Sr. churfürstl. Durchlaucht zu Brandenburg darzu deputirten Ministers gehaltene Commission vorgetragen im Jahre 1685 (ohne Druckort) in der Bibliothek der Pommerschen Gesellschaft für Geschichte und Alterthumskunde in Stettin.

Die Stadt Gollnow beschwerte sich namentlich, daß eine Lübeckische Schupte mit französischem Salze, welche vor der Ihna löschen, Korn dort einladen und zurücknehmen wollte, angehalten und gezwungen wurde, nach Stettin zu gehen und dort auszuladen. Inzwischen brach in Gollnow Feuer aus und das für die Schupte bestimmte Korn verbrannte. Die Stettiner beriefen sich auf ihre Niederlagsprivilegien vom Jahre 1283, 1312, 1467, auf die kaiserlichen Bestätigungen ꝛc., nach welchen alle aus der See kommenden und dahin gehenden Schiffe und Güter die rechte Fahrt auf Stettin halten, dort ihre Güter ausladen und nach der Niederlagsgerechtigkeit Alles beobachten und erfüllen müßten, was recht sei. Die Städte Stargard und Gollnow machten dagegen geltend, daß sie die freie Schifffahrt über 200 Jahre ungestört betrieben und als im Jahre 1454 die Stadt Stettin die Ihna verpfählt, beide Städte Stargard und Gollnow in Lübeck auf einem Hansatage sich beschwert, die Klage auch damals bei der pommerschen Regierung angestellt hätten, Stettin verurtheilt worden sei, die Pfähle wieder herauszuschaffen. Zugleich gelobte damals Stettin in einem ausgestellten Reverse die Schifffahrt und Nahrung der Stadt Stargard, wie solche nach Urkunden vom Jahre 1243 und 1454 ausgeübt sei, nicht zu stören.

Die Stargarder beklagten sich zugleich, daß der Stettiner Damm-Zöllner außer dem gewöhnlichen Pferde- und Vieh-Zoll einen Zoll von Personen, welche zu Wagen und zu Pferde die Zollstätte passirten, erhöbe. Ebenso sei der Wolgastische Fürstenzoll und das Fährgeld zu Anclam erhöht, da im Widerspruche mit den der Stadt Stargard ertheilten Privilegien, statt der 6 festgesetzten sundischen oder 3 Stettinschen ßl. von der Last, jetzt das Doppelte erhoben würde.

Die Verhandlungen wegen des alten Streites zwischen Stettin und Frankfurt blieben auch unerledigt.

Zölle und Licenten.

So lästig auch die Fesseln waren, welche der Handel wegen der Niederlagsgerechtigkeit tragen mußte, so mäßig und

klein erscheinen die Zölle und Abgaben noch im Anfange des 17. Jahrhunderts. Je weniger für die Aufhülfe des Verkehrs durch Verbesserung des Fahrwassers, der Leuchtfeuer, der Anlegeplätze ꝛc. geschah, je unbedeutender die Bedürfnisse der Regierung waren, desto geringere Abgaben bezahlte man, bis mit dem 17. Jahrhunderte und zwar seit dem dreißigjährigen Kriege eine große Veränderung eintrat.

Schon vor diesem Zeitpunkte wurde jedoch in Wolgast von allen Schiffen 6 sundische oder 3 Stettiner Schillinge für die Last, später, zur schwedischen Zeit, die doppelte Abgabe unter dem Namen Fürstenzoll erhoben. Auf der Conferenz zu Damm und Colbatz beschwerten sich die brandenburgischen Deputirten 1684 über den verdoppelten Fürstenzoll *). Daneben erhob man in Stettin das Niederlagsgeld, das Krahn- und Bollwerksgeld.

Die erste Hauptabgabe, welche 1580 in Stettin erhoben wurde, hieß Stadtzulage. Die Alterleute und der gemeine Kaufmann erklärten sich in dem genannten Jahre nach einer von ihnen selbst aufgestellten Taxe bereit, 4 Jahre hindurch zur Abwendung einer „Stadt-Ungelegenheit" eine gutwillige Hülfe zu leisten. Der Magistrat versprach aber, daß aus solcher gutwilligen Hülfe keine Verpflichtung für die Kaufleute und keine Gerechtsame für die Stadt entstehen solle (am Montage nach Reminiscere 1580). Nach Verlauf der 4 Jahre erlaubte indeß der Zustand der städtischen Mittel nicht, diese Abgabe aufzuheben und so finden wir sie bis zum Regierungsantritte Friedrichs des Großen fortbestehen, nachdem dieselbe öfter Gegenstand sehr ernster Berathungen geworden war. Wie hoch sich die Steuer belief, ergiebt sich aus einer Beilage.

Mit der Besetzung Pommerns durch die Schweden wurde in einem zwischen Gustav Adolph und Herzog Bogislaf XIV. am 16. August 1630 geschlossenen Vergleiche die Erhebung eines Defensionsgeldes von $4^1/_2$ % auf den Strömen und Meeren für die Dauer des Krieges gestattet, von dem Bogislaf nur

*) Cfr. die obige Relation.

1 %, der König 3½ % bezog. Dieser Zoll übertraf die alten Zölle um das neunfache, und da diese Auflage von Importen und Exporten getragen werden mußte, die Waaren bei ihrem Transporte von einer Stadt zur andern neuen Belästigungen unterworfen waren, so hinderte eine solche Abgabe den Verkehr nicht wenig. Die Beziehungen über Stettin nach Polen, nach der Mark, nach Schlesien wurden dadurch auf's Empfindlichste benachtheiligt, und die großen Handelsstädte Hamburg und Danzig, zwischen denen Stettin in der Mitte lag, konnten um so leichter den schwachen Verkehr Stettins niederhalten.

Auf den Friedensverhandlungen zu Osnabrück kamen die Beschwerden der pommerschen Gesandten auch bezüglich des Handels zu Tage, sie beschwerten sich, daß in Hamburg die Last Roggen nur 6¾ ßl., in Lübeck 27 ßl., in Stettin aber 6 Thlr. 16¼ ßl. Unkosten mache. Die Unkosten einer Last Hering in Danzig kämen auf 1 Thlr. 1½ ßl., in Stettin auf 6 Thlr. 21¼ ßl. zu stehen*).

Nach dem Frieden finden wir in dem Bedenken der pommerschen Stände vom Jahre 1651, wie den Commerzien zu derselben Erhaltung und Verbesserung nothwendig und nützlich die Hand zu bieten sei, von Landeswegen der königlichen Commission übergeben. Es heißt darin unter Anderem: Es bezeuge der trübe Augenschein, daß nach Auflegung der Licenten kein Fremder etwas abhole und die Landleute die Belästigung der Zölle tragen müßten, durch Verringerung des Ein- und Ausganges von Waaren leide zugleich der Kaufmann. Bisher hätten nach Pommern hauptsächlich die Schweden, Dänen, Norweger, (nordische) Holsteiner und Lübecker Handlung getrieben und zwar hätte der meiste Handel im gegenseitigen Austausche von Producten und Gütern bestanden, so daß wenig mit baarem Gelde gehandelt wäre.

Da die Bedürfnisse des Landes auf Kosten und auf die Gefahr fremder Kaufleute herangeschafft wären, so kaufe der

*) Baltische Studien 7. Hft, 1. 194.

Landmann die Waaren billiger und der Kaufmann habe auch noch einen guten Nutzen. Da aber jetzt der Fremde alle eingehenden Waaren so hoch verzollen und er auch Korn, Bier, Felle u. s. w. mit Belästigung der Zölle so theuer bezahlen müsse, so besuche er andere Handelsplätze, wo er seine Waaren vortheilhafter verkaufen und Güter billiger einkaufen könne.

„Sonst seien wohl 10 Kaufleute, jetzt nicht einer gekommen, weil auch die vielen Ungelegenheiten und Zeitversäumnisse in der Licenterhebung die Fremden abschreckten, zu kommen, daher die Häfen, Brücken und Märkte lediglich und in der Einöde ständen. Solle nun Alles, dessen das Land benöthigt, für baar Geld mit eignen Schiffen und großen Pericul geholt werden, so werde dies der Theuerung ein großes Additamentum bringen. Ein großer Theil der städtischen Nahrung hätte sonst im Zwischenhandel bestanden, indem die Kaufleute zuweilen Schiffsladungen mit Salz, Hering, Butter, Wein, Laken (Tuch), Eisen 2c. kommen ließen, einkellerten und auflegten, die Occasionen erforschten und abwarteten, wie solche wiederum abzusetzen seien, jetzt könne man bei dem geringen Absatze nicht mehr ganze Schiffsladungen kommen lassen.

Aus der Mark und Mecklenburg sei sonst Getreide und Wolle nach Pommerschen Städten geführt und zurückgenommen worden, jetzt führten verschiedene Mecklenburgische und Märkische Orte nach der Elbe und den daran gelegenen Städten ihre Producte und bewirkten dort ihre Einkäufe.

Die Auflage auf Mehl und Getränke beim Ein- und Ausgange verhindere den Ein- und Ausgang."

Außerdem beklagte man sich über den Aufenthalt in den Pässen und Thoren, über die dort vorfallenden Belästigungen durch Offiziere und Soldaten, durch Clausuren, Bäume und andere Versperrungen, über schlechte Wege, Brücken und Dämme, deren unterlassene Verbesserung das Reisen mit beladenen Waaren unmöglich machen werde, über die vielen Landzölle, denn auf einigen An- und Abreisen müsse wohl 6 oder 7 mal Zoll bezahlt werden.

Die Einnahme aus den Licenten betrug in ganz Pom-

mern nach einem Durchschnitt der Jahre 1642—1647 jährlich 60,000 Thlr. und in Stettin allein 1634 — 38,000 Thlr.

Nach dem Steuersatz von 4½ % war der Werth aller ein-, aus- und durchgehenden Güter für ganz Pommern noch nicht 1,340,000 Thlr. und für Stettin noch nicht 850,000 Thlr., wobei vorausgesetzt ist, daß die Waare nur einmal versteuert wurde.

1681 wurde nach dem Frieden von St. Germain die Licenttaxe unter dem 18. April 1681 erhöht; die Auflage betrug wieder 3 Thlr. von der Last Weizen und 2 Thlr. von anderem Getreide und Malz, sonst in der Regel 4 % des Werths. Alle Waaren, sowie die zur Ausfuhr kommenden Producte, Getreide, Wolle, Schaffelle, Flachs unterlagen der Licent sowohl beim Land- als Wassertransport.

1698 bekam Stettin eine Ermäßigung der Licenten (Seezoll) auf Salz, Hering und andere Berger Waaren und durchgehenden Wein, welche nebst der Erleichterung für Wolle und einige andere Gegenstände in diesem Jahre auf alle Städte ausgedehnt wurde. Jedoch mußte nach der Consumtionssteuer-Ordnung vom 2. Mai 1698 der Handel neue Belästigungen übernehmen, denn nach jener Ordnung wurde bei der Wiederausfuhr der zu Wasser eingekommenen Waaren nur ¾ und der Ausfuhr der zu Lande eingeführten Güter nur die Hälfte der bei der Einfuhr erlegten Consumtionssteuer gewährt. Diese Licenten waren eine drückende Last für den Handel und trugen dazu bei, daß der märkische Handel sich von der Oder der Elbe zuwandte. Es war gewiß keine Entschädigung für die enorme Belastung des Oderhandels unter der schwedischen Herrschaft, daß die vollständige Sundzollfreiheit durch den Frieden von Brömsebro auch den pommerschen Seestädten zu Statten kam.

Post.

Bald nach der Errichtung des Hansabundes begann der Botengang oder die Kaufmannspost von Amsterdam über Bremen, Hamburg, Lübeck, Rostock, Demmin, Anclam, Stettin, Danzig, und mit Ausbildung des Ritterordens weiter über

Königsberg, Libau, Mitau bis Riga in einer Länge von 234¼ Meilen. Der Herzog von Mecklenburg und Pommern gestatteten schweigend den Durchgang.

Auf einem Theile dieses Courses besorgte der Königsberger Bote die dortigen und die mit dem Boten aus Riga eingegangenen Briefpackete nach Danzig, wo er seine eigene Ablage in dem Königsberger Keller hatte.

In diesem theilte er die mitgebrachten Briefe aus, nahm die aufgegebenen an und ging mit dem ihm vom Danziger Stadtboten aus Stettin eingehändigten Briefbunde zurück nach Königsberg, von wo die ins Kur- und Liefländische bestimmten Briefe von dem wartenden Boten aus Riga auf der Rückreise mitgenommen wurden.

In späterer Zeit war in Danzig mit Bewilligung des Magistrats ein churfürstlich brandenburgischer Botenmeister angestellt, der den Königsberger Boten abfertigte, die Ausgabe und den Empfang der Briefe besorgte, auch das Porto berechnete. Sein Geschäftszimmer wurde die Postbude genannt, das Ablager im Keller hatte aufgehört*).

Seit 1646 wurde die Post von Danzig über Königsberg bis Memel und Riga reitend besorgt; der Postmeister Becker in Riga hatte diese Veränderung der Beförderung auf den Antrag der Kaufleute in Vorschlag gebracht.

Zwischen dem Magistrat in Danzig und dem Churfürsten von Brandenburg entstanden darauf Mißhelligkeiten; so ließ der Churfürst 1654 den nach Stettin durchgehenden Danziger Postboten anhalten, ihm die Briefpackete abnehmen und solche durch seine landesherrlichen Postillone nach und von Stettin zurückbringen, denn damals wurde schon diese Hamburg-Rigaer Botenpost von 5 zu 5 Meilen durch reitende Boten (Postreiter) besorgt.

1655 kamen Danzig und Brandenburg überein, in Narmel an der ostpreußischen und in Wutzkow an der pommer-

---

*) Darstellung des Postwesens in dem preußischen Staate von Mathias. Berlin 1817 bei Dieterici.

schen Grenze die Brieffelleisen zu wechseln und das Porto zwischen beiden Orten dem Magistrate zu überlassen. Der Churfürst ließ sofort in Pommern eine regelmäßige Reitpost einrichten, welche in Wutzkow und Narmel an die Danziger und in Stettin an die Hamburger sich anschloß.

Die Zurückweisung der Danziger Boten und der Uebergang der Post zwischen Danzig und Stettin an Churbrandenburg war seit 1648 dem Magistrate, besonders dem Kaufmannsstande sehr schmerzhaft, weil beide die vormals selbst besorgte Postverbindung nicht ferner durch eigne Boten bewerkstelligen und dadurch einer fremden Macht und „Gewinnspähern" die Kenntniß ihres Briefwechsels und Verkehrs entziehen konnten. Sie befürchteten das Eröffnen ihrer Briefe und das Bekanntwerden ihrer Handelsörter und Waarensendungen, mithin allen Nachtheil ihres fortschreitenden Erwerbes und Glückes. Sie verfehlten auch nicht, die genannten Befürchtungen in gut und faßlich eingekleideter Rede vorzutragen und baten den Churfürsten in mehreren Vorstellungen um das Belassen der vorigen Ordnung. Der Bescheid lautete jedoch wiederholt, daß jedem Landesherrn das Recht zustehe, keine fremde Postanstalt in seinem Staate zu dulden — nachdem die Drohung des Hamburger Magistrates, er würde die brandenburgische Postanstalt in der Stadt nicht länger dulden, ähnliche Drohungen Seitens Brandenburgs hervorgerufen hatte.

Auch auf der Conferenz zu Damm und Colbatz 1684 zwischen schwedischen und märkischen Abgeordneten kam es zu Verhandlungen über Differenzen zwischen der schwedischen und brandenburgischen Regierung. Wenn früher die Briefe von den Stettiner und Danziger Postmeistern in einem verschlossenen Beutel eingehändigt wurden, so hatte jetzt die churfürstliche Regierung verboten, Stettiner und Danziger Briefe verschlossen anzunehmen, und angeordnet, daß sie richtig in eine Karte eingetragen überliefert werden sollten. Außerdem war der frühere, von Stettin durch Hinterpommern nach Danzig gehende Cours insoweit verändert, daß die Briefe über Ratzebuhr, Arnswalde, Berlin nach Hamburg gingen. Die schwedische Regierung fand

diese Neuerung deshalb unzulässig, weil sie im Widerspruch stände mit der 1661 zwischen ihr und Polen geschlossenen Convention. Außerdem würde durch den Umweg über Berlin das Porto erhöht, eine langsamere und unsichere Bestellung der Briefe herbeigeführt. Auch läge es im Interesse der Städte Hamburg und Danzig die Briefe über Vorpommern und Mecklenburg zu versenden.

Die churfürstlich brandenburgische Regierung behauptete dagegen, daß die Correspondenz auf dem neuen Wege nach dem Ausweise der Stundenzettel früher als auf dem alten Wege eintreffe. Die schwedische Post auf ihrem alten Course durch Vorpommern und Mecklenburg träfe später ein, die neue Route sei besser und bequemer. Durch Eintragung der Briefe in eine Karte ließe sich genau ermitteln, ob und wo ein Brief abhanden gekommen sei, was die frühere Einrichtung, die Briefe unversiegelt in Postbeuteln zu versenden, nicht erlaubt hätte. In Hamburg stände es den Correspondenten frei, ob sie ihre Briefe dem brandenburgischen Postmeister anvertrauen oder sie auf dem alten Wege mit der schwedischen Post versenden wollten.

Die schwedische Regierung ließ sich übrigens angelegen sein, auch in Pommern das Postwesen zu verbessern, dasselbe stand unter dem königlichen und Reichskanzelei-Collegium in Stockholm und dem Oberpostdirector, so daß der Antrag der pommerschen Landstände, das Postwesen von der Regierung abhängig zu machen und die Einkünfte zur Aufhülfe Pommerns zu verwenden, nicht angenommen wurde. Das Postwesen wurde durch verschiedene Verordnungen geregelt, es gab eine bestimmte Posttaxe, eine fahrende, reitende und Fußpost. Die Posten durften nirgend aufgehalten werden.

Verschiedene Posttaxen wurden für Pommern veröffentlicht, die eine, mit dem 1. Januar 1700 beginnend, hatte folgende Sätze für Briefe und Personenbeförderung:

a) auf das inländische Brief-Porto:

Zwischen Stralsund und Rostock	2	ßl.
wovon die Rostocker Post die Hälfte bekam.		
Greifswald	1	ßl.

Anclam	2	ßl.
Ueckermünde	3	ßl.
Stettin	4	ßl.
Wolgast	2	ßl.
Demmin	2	ßl.
Bergen	1	ßl.
Barth	1	ßl.
Damgarten	1½	ßl.

für jeden einfachen Brief von 1 Loth, für 1 Quentchen über das Loth wurde das doppelte Porto erlegt.

Für Acten-Packete wurde für die ersten 5 Loth das volle Porto, für die folgenden 5 Loth das halbe Porto und für die übrigen ein Drittel bezahlt.

b) Für die Post-Wagen in Pommern:

Eine Person, welche mit dem Postwagen fuhr, bezahlte für jede Meile 8 Lübschillinge unb hatte Bagage von 40 bis 50 Schalpfund frei.

Für „Packen" und Sachen wurde bezahlt:

Zwischen Stralsund und Rostock 9 Meilen.

1 Schal-Pfund	6	Schill.	Vorp.
Von 1—10 Pfund	3	„	„
„ 10—30 „	2	„	„
„ 30—50 „	1	„	„
Für 100 Thlr. in Silbermünze	16	„	„
„ 100 Ducaten	24	„	„
„ Juwelen nach dem Werth ⅛%	—	„	„
100 Austern	12	„	„
Eingemachte Austern	6	„	„

Alle Privatbriefe sollten 2 bis 3 Stunden vor Abgang der Post abgeliefert werden und diese war von 8 Uhr Morgens bis Mittag und des Nachmittags bis 7 Uhr Abends geöffnet. Die Ausgabe erfolgte von 8 Uhr Morgens bis ½12 Uhr Mittags, wie auch des Nachmittags von 2 bis 5 Uhr, an den Sonn- und Festtagen aber nur von 11 bis 12 Uhr Mittags. In der Post hing eine Karte aus, auf welcher die angekommenen Briefe verzeichnet standen.

Briefe über 1¼ wurden für 2 Loth, solche über 2¼ Loth für 3 Loth gerechnet ꝛc. Der Postmeister durfte nichts ablassen, mit Niemandem über eine jährliche Portosumme accordiren, auch nicht zuviel verlangen. Recommandirte Briefe wurden ebenfalls gegen Bescheinigung angenommen.

Der Postmeister hatte die Pflicht diejenigen Personen auszuforschen, welche die üble Gewohnheit hatten, die Briefe anderer sich einhändigen zu lassen, sie zu erbrechen. Als ehrenrührige Bußen sollten sie wie für einen andern Diebstahl 8 Thlr. Silbermünze bezahlen. Landbriefe wurden besonders befördert. Zur Vervollständigung der Adresse wurde empfohlen Straße und Haus auf den Briefen näher zu bezeichnen. Als Strafe für jeden mit dem Postillon bestellten Brief oder für jedes Loth zahlte man 4 Thlr. Strafe. Wer ohne Berechtigung das Felleisen oder die Posttasche dem Postillon oder dem Postführer abnahm, Packete erbrach, Briefe herausnahm, oder welche hineinlegte, gab 20 Thlr. Strafe. Realinjurien gegen Postbediente, Postführer, Postbauern, Postknechte und Diener im Amte sollten am Leben bestraft werden. Verbalinjurien, Schandschriften zogen die doppelte gesetzliche Strafe nach sich. Dem Postillon und Postreiter mußte man auf ein mit dem Horn gegebenes Signal den halben Weg einräumen *).

1696 wurde eine früher gegebene Fuhrordnung erneuert. In den 4 Vorstädten (?) sollte in jeder Stadt zum wenigsten 1 bedeckter blauer Wagen zur Verfügung stehen und die Gefäße mit Rücklehne von Brettern oder breiten Riemen versehen sein.

Die früher gebräuchliche enge Spur trug dazu bei, daß die Wagen leicht umwarfen, weshalb die Wagen für eine breite Spur gebaut werden mußten. Zu schmale Wagen sollten zerschlagen werden, namentlich war die Stadtwache an den Thoren mit der Ausführung hiervon betraut.

In den kleinen Städten war dem Magistrate die Sorge überlassen, bei den Bürgern eine Anzahl Pferde für Reisende

*) Verordnung vom 12. März 1709.

bereit zu halten. Die Fuhrleute von Greifswald, Anclam, Wolgast, Stralsund durften beliebig nach und von den genannten Städten Fuhren machen, dagegen waren die Fuhrleute, welche eine bestimmte Reisegelegenheit zwischen Stettin und Anclam unterhielten, insoweit mit einem Vorrechte bedacht, daß die in Anclam von Stralsund, Greifswald, Wolgast und andern kleinen Städten eintreffenden Reisenden sich ihres eigenen oder eines fremden Fuhrwerks nur dann erst bedienen durften, wenn sie in Zeit von einer Stunde nicht befördert wurden oder der Anclamer unter sonstigen Bedingungen nicht fahren wollte.

In den 4 Vorstädten war ein Wagenmeister bestellt, welcher die Reihenfolge, in welcher die Fuhrleute fahren mußten, überwachte, auch Sorge trug, daß Wagen oder Pferde eine Stunde nach der Bestellung bereit standen, wofür er von der Person 2 Lübsch. Schillinge erhielt. Litzenbrüder (eine Brüderschaft von Leuten, welche zur Sicherheit des Kaufmannes und der Reisenden bei Post- und Frachtfuhren bestellt waren, um auf- oder abzupacken) durften ihre Dienste nur aufdringen, wenn Reisende eigene Bedienten nicht bei sich hatten.

Die Preise waren zwischen Ostern und Michaelis billiger, als zwischen Michaelis und Ostern, in jener Jahreszeit bezahlte eine Person für einen ganzen Wagen zwischen Stettin und Anclam 3 Thlr., zwischen Michaelis und Ostern 4 Thlr. Zwei oder drei Personen gaben in der günstigen Jahreszeit 3 Thlr. 24 Lüb. Schillinge, von Michaelis bis Ostern 4 Thlr. 24 Lüb. Schillinge. Waren mehrere Personen auf dem Wagen, so gab Jeder 1 Thlr. Von Stettin nach Stargard kostete ein ganzer Wagen 2 Thlr., sonst die Person 16 Lüb. Schillinge.

Bei Fuhren nach dem Lande von der Stadt zahlte man $1/2$ Thlr. für einen zweispännigen Wagen zu 4 Personen, für das dritte Pferd zahlte man 12 Lüb. Schillinge. An Reisegepäck hatte man $1/2$ Centner frei.

Vorspannpferde kosteten von Stettin nach Anclam 2 Pferde für die Meile 24 Lüb. Schillinge, 3 Pferde für die Meile 28 Lüb. Schillinge, 4 Pferde à Meile 32 Lüb. Schillinge. Von Stettin nach Anclam wegen des kostspieligeren Hafereinkaufes be-

zahlte man dagegen für 2 Pferde pro Meile 24 Lüb. Schillinge, für 3 Pferde für die Meile 28 Lüb. Schillinge, für 4 Pferde à Meile 32 Lüb. Schillinge. Die Reisenden wurden ermahnt, die Wagen nicht stundenlang vor der Thür halten zu lassen, und dafür verantwortlich gemacht, wenn sie die Fuhrleute und Knechte mit Drohungen und Schlägen zwingen wollten, ihre Pferde später über ihre Kräfte anzutreiben, so daß diese öfter umfielen oder krank wurden.

Vom Münzwesen.

Obwohl der westphälische Friede auch das Münzwesen ordnen wollte, so kam es doch zu keinem allgemeinen Beschlusse, und man überließ es jedem einzelnen Staate, in seinem Gebiete diejenigen Maßregeln zu treffen, welche er für nützlich und nothwendig hielt. In Pommern wurde schon 1651 angeordnet, nur gemünztes oder ungemünztes Gold und Silber an die Münzstätten zu Stettin und Stralsund zu verkaufen, wo man alle Sorten von Land-, Hand- und Scheidemünzen prägte. Nach dem Reichsmünzfuß sollte zwar die feine Mark zu 9 Thlr. ausgeprägt werden, aber ungeprägtes Silber hatte einen zu hohen Werth, weshalb Brandenburg und Sachsen sich 1667 vereinigten, die feine Mark zu 10 Thlr. 12 gGr. auszuprägen. Dies war der sogenannte Zinna'sche Fuß, aber die immer höher steigenden Silberpreise traten diesem Fuße entgegen, und so sehen wir, daß die den Münzmeistern und Wardierern 1684 ertheilte Instruction schon von jenem Fuße abwich. Da nach dieser Instruction das Silber beim Einkauf mit 10 Thlr. 20 gGr. bezahlt werden sollte, so ließ es sich unmöglich zu 10 Thlr. 12 gGr. vermünzen. Ferner sollten auf die Mark

	an Stück gehen	und Loth fein halten:
Zwei Drittel	12½	12
Ein Drittel	25	—
Ein sechstel Thaler	50	—
Doppelte Schillinge	128	6
Einfache „	224	—
Sechslinge oder Dreier	350	4

Zwei Pfenniger	405	3
Einzelne Pfennige	810	—

An Remedio wurden nachgelassen bei den $^1/_6$=, $^1/_3$= und $^2/_3$=Stücken auf 100 Mark 8 Loth, bei den doppelten und einfachen Schillingen 2 Loth, bei den Sechslingen 4 bis 6, bei den Pfennigen 12 Stück auf die Mark.

Der Gehalt des Ducatengoldes wurde aber zu 23 Karat und 3 Grat bestimmt. Diese Angaben sprechen nicht für die Geltung des Zinna'schen Fußes.

Besondere Sorge machten der Regierung die Ausfuhr von Gold und Silber über die Grenze. So hatten 1666 einige fremde Juden Gold und Silber angekauft und man war ihnen behülflich gewesen es über die Grenze zu bringen. Man untersagte deshalb jede Ausfuhr von Gold und Silber von Neuem und sicherte dem Denuncianten einer Uebertretung den dritten Theil des verfallenen Goldes und Silbers zu, die andern $^2/_3$ wurden aber dem Fiskus zugesprochen.

Im Jahre 1672 wurden die Ducaten zu 99 Lübschillingen oder 2 Thlr. 3 ßl., die alten oder Bancothaler zu 50 Lßl., die Alberts=, Schaffhäuser=, Bären=, neue Holländischen und dergleichen Thaler, die bis dahin nur 46 galten, wiederum zu 48 Lßl., sowie auch die schwedischen Vier= und Zwei=Mark= nebst den dänischen Zwei= und Eindrittel=Stücken, die ebenfalls gefallen waren, auf ihren eigentlichen Werth gesetzt. Im Jahr 1680 erging der Verruf über die während des brandenburgischen Krieges eingeschlichenen fremden Scheidemünzsorten, besonders die sogenannten Brummer=Pfennige*), wie auch einige fürstlich sächsische, quedlinburgische, schwarzburgische, montfortsche u. a. Vier=, Zwei=, Ein= und eine halbe Markstücke.

In den Jahren 1686 und 1688 gab es Ein= und Zweidrittel, die 5 bis 7 Groschenarten, die 9 bis 10 Scheidemünzen, die 114, 121, 126, ja bis $130^1/_2$ pCt. schlechter waren, als unsere Landesmünze und diese wurden denn, gleichwie 1689 neunzehn Sorten sächsischer, brandenburger und reichsgräflicher

---

*) Eine Art brandenburger Dreier.

Ein- und Zweidrittel von 1677, 1678 und 1679 gänzlich verboten. Im übrigen scheint die Stettinsche Münze in den letzten Zeiten des 17. Jahrhunderts fast beständig im Gange gewesen zu sein. Vor dem brandenburgschen Kriege war sie für 200 Thlr. verpachtet, nachdem wurde sie aber für Rechnung der Krone verwaltet und trug jährlich 17 bis 1800 Thlr. ein. Geschlagen wurden 1684 darin, „damit des Manualgeldes zum Nachtheil des Handels und Wandels nicht zu viel werden möchte", an Doppelschillingen nur 4000, an einfachen Schillingen 3000, an Dreiern 1000, an Zweipfennigern 300 und an Einpfennigern 200 Thlr., wobei noch zu bemerken ist, daß man in den Münzoperationen sich mehr nach dem niedersächsischen als nach dem obersächsischen Fuße richtete.

1684 erhielt der Münzmeister und Münzwardierer eine neue Instruction, um beim Prägen des Geldes Korn, Schroot und Gepräge genau und vorschriftsmäßig herzustellen und 1686 wurden 19 Sorten leichthaltiger Mark- und Zweidrittel-Stücke verboten. Gegen alle im Herzogthum Pommern nicht geprägte Scheidemünzen erging zu gleicher Zeit ein Verbot und da Stettin, Wollin, Damm wegen ihres Handels mit dem nahegelegenen zu Brandenburg gehörigen Gebiete der brandenburgischen Scheidemünze nicht entbehren konnten, so wurde das Verbot auf die genannten Orte nicht ausgedehnt, bei Auszahlung größerer Summen durfte jedoch nur der vierte Theil in solcher fremden Münze gezahlt werden.

Die königliche Kasse nahm jedoch gar kein fremdes Geld in Zahlungsstatt an. Nachdem noch 1689 eine Bestimmung über die gültigen und ungültigen Münzen veröffentlicht war, wurde eine neue Münzordnung für Pommern gegeben, welche sich auf den Zinnaschen und den vorläufig angenommenen Leipziger Münzfuß von 1691 gründete.

Nach einem zwischen den Churfürsten von Sachsen und Brandenburg, den braunschweig-lüneburgschen Häusern und dem Könige von Schweden wegen seiner deutschen Lande geschlossenen Recesse, sollten nur solche einfache und doppelte Markstücke in den genannten Ländern als Zahlungsmittel gelten, wenn sie

nach dem Zinnaschen Fuße geschlagen wären oder nach demselben gemünzt würden. Auch die nach der „Interims-Weise zu Leipzig beliebten 12 Thlr. Fuß" geschlagenen Münzen*), wie sie in der königlichen Münze zu Stettin, in Chursachsen, Churbrandenburg, Braunschweig, Lüneburg, Sachsen-Gotha und nach Beitritt des westphälischen Kreises vom Bischofe zu Münster und anderen denselben Münzfuß festhaltenden Städten geprägt wären, galten als Zahlungsmittel. Gegen alle übrigen nicht auf Kreis-Münzstätten, sondern in den Neben- und Hecken-Münzen gezeugte ein „zweifache Drittel- und Markstücke" erging ein Verbot und um dem Eingange von schlechten Münzen zu wehren, sollten an der Zollstätte die Kaufmannsgüter und Waaren visitirt, Ballen, Packe und Fässer eröffnet und nach Geldern und Münze Nachsuchung geschehen.

Ein Jahr darauf wurde das alte Verbot gegen fremde Scheidemünze erneuert, auch die mecklenburgische und holsteinische neue Scheidemünze verboten, 1695 aber ein neuer Münzreceß zwischen Schweden, Brandenburg, Braunschweig, Lüneburg in Hamburg abgeschlossen.

Die genannten Länder entsagten im Recesse jedes Nutzens, den sie für sich aus der Münze ziehen könnten, sondern erklärten das Münz-Regal nur zum allgemeinen Besten anwenden zu wollen. Man beanspruchte nur die Münzkosten und zeigte sich nicht abgeneigt auch diese noch aus besondern Mitteln leisten zu wollen. Die Mark fein wollte man auf 9¼ Thlr. ausbringen und den guten Thaler auf 4 gute Groschen, 6 Mariengroschen oder 8 Lübsche Schillinge erhöhen, so daß er 1⅙ Thlr., der Kreuz- und Albertus-Thaler aber, in welchem die Mark fein auf 9⅚ Thlr. ausgenutzt wurde, 1⅛ Thlr. gelten sollte. In demselben Verhältnisse galten die halben, viertel und achtel Reichsthaler.

Die nach dem Leipziger Münzfuße geprägten Drittel- oder Markstücke sollten von Ostern 1696 nicht mehr für voll gelten,

---

*) Wir folgen dem Curialstyle bei Dähnert. 3. Bd.

sondern ein Stück gedoppelter Drittel- oder Markstücke zu 14 guten Groschen oder 21 Mariengroschen oder 28 Lübschillingen angenommen werden.*) Außer anderen Bestimmungen enthielt die Münzordnung auch noch die gegenseitige Verpflichtung in den Münzstätten zur Ausmünzung der Gelder sich keines andern als eines sogenannten Druckwerkes oder Anwurfes, höchstens eines Hammerwerkes aber keines Tasch-Werkes zu bedienen, letzteres vielmehr ganz abzuschaffen.

Um das Beschneiden der Thaler in ganze, halbe und viertel Stücke zu erschweren, wollte man den Rand mit Buchstaben besetzen oder wenigstens herum reißen lassen, auch sollten die Münzmeister auf die von ihnen geschlagenen Münzen die ersten Buchstaben ihres Namens setzen.

Jedoch hatte auch diese Vereinbarung keinen Erfolg. Carl XI. und XII. ließen Zweidrittelstücke prägen, die niemals in demselben Werth wie die sächsischen und brandenburgischen standen. Von 1708 scheint wahrscheinlich der damaligen Unruhen wegen im Lande nicht weiter gemünzt worden zu sein, nur während der Belagerung Stralsunds machte man der Noth wegen hiervon eine Ausnahme.**)

Die Schifffahrt.

Allerdings hat die Schifffahrt Stettins unter der schwedischen Herrschaft nur in kleinen Verhältnissen an den angedeuteten Diensten der Schifffahrt überhaupt Theil nehmen können, da ihr Wirkungskreis ein sehr beschränkter blieb. Eine Handelsstadt von unbedeutendem Range mit geringem Fahrwasser bis zur See, ein fast 5monatlicher Winter, der die Schiffe zur Winterlage ohne Beschäftigung im Hafen zurückhielt, ein armes wenig der Ausfuhr bietendes Hinterland ohne größere Bedürfnisse für die Einfuhr erklären die geringe Entwickelung der Schifffahrt in diesem Abschnitte. Pommern bedurfte sehr wenige Schiffe

*) Die nach dem Zinnaschen Fuße geprägten doppelten Drittel hatten einen Cours zu 15 guten Groschen oder 30 Lübschillingen.

**) Patriotische Beiträge von Reichenbach. Greifswald 1786. 8 S.

und dieselben wurden nicht durch den eigenen Handel erhalten, sondern sie mußten in Frachten zwischen andern Häfen Nahrung und Beschäftigung suchen.*) Die Schifffahrt konnte in diesem Abschnitte auch deshalb nicht ungestört sich entwickeln, weil die Kriege Schwedens der Stettiner Rhederei großen Nachtheil brachten, da die Schiffe entweder nicht auslaufen konnten, oder sie auf See aufgebracht wurden. In den Jahren 1691 und 1692 zählte die Stettiner Rhederei 128, 1720 aber nur 38 Schiffe, so daß besonders der nordische Krieg nachtheilig einwirkte.

Die geringe Wassertiefe zwischen Stettin und dem Meere machte es nothwendig, Schiffe mit entsprechendem Tiefgange zu bauen, weshalb wir sie uns im Verhältniß zu den heutigen Schiffen nur klein vorstellen müssen. Je größer ein Schiff war, desto bedeutender waren auch die Unkosten für die Ableichtung nach und von der See.

Allerdings hatte die Königin Christine unterm 15. November 1652 verordnet, daß alle Schiffe, welche in Schweden und in den dazu gehörigen Ländern, aus Eichenholz gebaut, mit 14 Stücken bewaffnet oder wenigstens stark genug wären, so viel Geschütze zu tragen und Unterthanen des Reichs gehörten, beim Ein- und Ausgange in Schweden und Finnland eine Ermäßigung des Zolles um ein Drittel unter weiteren Bedingungen genießen sollten.**)

Diese Verordnung — 1661 wurde sie auf Schiffe mit 24 Geschützen und 120 Fuß Länge, 25 Fuß Breite und 6 Fuß Höhe beschränkt, sollte zwar die schwedische Flagge auf Kosten der ausländischen Rhederei heben, und die Handelsschiffe für kriegerische Zeiten wehrhafter machen — aber die Stettiner Rhederei konnte wohl bei der geringen Tiefe des Fahrwassers von dieser Begünstigung keinen Vortheil ziehen, da unter den

*) Cfr. Die Bedenken der Stände, wie den Commercien in Pommern zu derselben Erhaltung und Verbesserung nothwendig und nützlich die Hand zu bieten sei, von Amtswegen der königlichen Commission übergeben 1651.

**) Daehnert l. c.

Stettiner Schiffen gewiß kein einziges die verlangte Tragfähigkeit für 14 oder 24 Geschütze haben konnte, wenn nicht die Geschütze ganz kleine Böller waren*). Nur eine andere Begünstigung für Schiffe mit einer geringeren Zahl von Stücken oder Stücklöchern, und für alle übrigen schwedischen Schiffsgefäße, Floyten ohne Geschütz, Schiffe, Boyarten, Kreyher, Schuyten, welche in Schweden und Finnland eine Zollermäßigung um den sechsten Theil genießen sollten, kam auch der Stettiner Flagge zu Gute, indeß pflegten solche Begünstigungen nur zu Gegen-Maaßregeln in andern Staaten zu führen und der angebliche Nutzen beim Ein- und Ausgange für schwedische Schiffe wurde dadurch wieder aufgehoben.

Die portugiesischen uud spanischen Salzhäfen waren die fernsten Punkte, nach welchen Stettiner Schiffe ausgingen, so daß außer den Häfen an der Ostsee, Dänemark, Norwegen, Holland, England, Frankreich die einzigen Länder waren, mit welchen Stettin auf dem Seewege in Verbindung stand. Salz, Hering, Eisen, Materialwaaren und als Ausfuhrartikel Holz, Getreide, Röthe, einige Manufacturwaaren bildeten die Hauptfracht der Schiffe**).

Die Schiffsordnung und das Seerecht der Hansastädte vom Jahre 1614 verlangte vom Schiffer (dem Capitain) Kenntnisse des Compasses, des See- und Fahrwassers, ferner die Fähigkeit, das Schiff zu führen und zu steuern, zu laden und zu löschen, das Volk anzuführen und zu regieren. Ein Schiffer, der bereits als solcher gefahren war, durfte erst für ein neues Schiff angenommen werden, wenn er ein Zeugniß vorlegte, daß er mit Wissen und Willen der Rheder nach abgelegter Rechnung aus seiner ersten Stellung geschieden war. Da Stettin damals zum Hansabunde gehörte, so galten diese Bestimmungen auch für die Stettiner Capitains.

*) Es lagen jedoch in dieser Periode auch Kriegsschiffe und zwar Fregatten auf dem Dammschen See.

**) Dähnert, Sammlung pommerscher und rügischer Urkunden. III. 462.

Das schwedische Seerecht hebt besonders die Rechnungslegung des Schiffers hervor und sollte er die Richtigkeit erforderlichen Falls auch mit einem Eide bekräftigen.

Wiederholt führte man Beschwerde über die hohen Abgaben, welche die Schifffahrt tragen mußte. Als solche nennen wir Last-, Mast-, Ruder-, Segel-, Schreib-, Wachs-, Armen-Gelder, Gebühren an die Visiteurs und an die Soldaten, welche die Schiffe wahrscheinlich der Zollcontrolle wegen begleiteten. Als Curiosität führen wir an, daß die aus Holland und Lübeck eingehenden Schiffe zur Aufhülfe einer bei Wismar angelegten Seifensiederei $^1/_2$ Reichsthaler bezahlen mußten, welche Abgabe zu wiederholten Beschwerden Veranlassung gab.

Das Assecuranzwesen war wenig ausgebildet, Versicherungen auf Schiffe und Ladung wurden jedoch, ohne daß Assecuranz-Gesellschaften im heutigen Umfange bestanden, von Privaten übernommen. Das 1667 publicirte schwedische Seerecht giebt einen Einblick in das Assecuranz-Wesen; wie die Holländer auf der Nordsee, so waren bekanntlich die Schweden im 17. Jahrhunderte auf der Ostsee die erste seefahrende Nation und ihre Einrichtungen zum Besten der Schifffahrt waren gewiß ähnlich denen anderer Küstenbewohner. In ihrem Seerecht werden zwar Versicherer, aber nicht Versicherungsgesellschaften genannt, jedoch haben letztere schon in Holland bestanden. Nach dem schwedischen Seerechte unterschied man Güter, welche dem Verderben ausgesetzt waren, wie Korn, Früchte, Wein rc. und solche, bei denen dies nicht der Fall war. Für einen Schaden unter 100 Thlr. brauchten die Versicherer nicht aufzukommen, ebensowenig durfte die Schiffsfracht und der Lohn des Schiffsvolkes, welcher erst verdient werden sollte, die Schiffskost, Pulver und Blei (Kraut und Loth) endlich das zur Reise nöthige Geräth versichert werden. Der Versicherte blieb mit dem zehnten Theil des Werthes von der Ladung, die Rheder und Schiffseigenthümer vom dritten Theile des Schiffes Selbstversicherer. Beim Untergange eines Schiffes wurde nur der wirkliche Werth zur Zeit des Verlustes ersetzt, da derselbe von der Zeit der Versicherung bis zur Verunglückung durch Abnutzung rc. sich konnte verringert haben. Es

galt jedoch auch eine Versicherung nach geschehenem Verluste eines Schiffes, wenn sie nachweislich ohne Kenntniß vorm Verluste oder vor einer Havarie abgeschlossen war. Schloß man die Versicherung für die Hin- und Rückreise eines Schiffes ab, so bezahlte man die Prämie für die Hinreise sogleich, die andere Hälfte nach der Rückkehr des Schiffes.

Für Entfernung und Reisen gab es zwei Werthmesser, man theilte die Reisen ein in solche nach europäischen Häfen bis zur Küste der Berberei und in solche außerhalb dieses Bezirkes. Ein Schiff galt für verloren, wenn nach Jahresfrist auf einer Reise bis zur Berberei, außer dieser Grenze, wenn in zwei Jahren keine Nachricht von demselben eingegangen war.

Drei Monate nach der Benachrichtigung vom Unfalle oder Verluste eines Schiffes mußte der Schaden bezahlt werden.

Für den Abschluß einer Versicherung erhielt der Schiffsmäkler 1 Mark von jedem 100 Thlr. zur Hälfte von dem Assecuradeur und von dem Versicherten.

Die Schiffsordnung und das Seerecht der Hansastädte in Lübeck 1614 veröffentlicht erwähnt nicht das Assecuranzwesen.

Als Seerecht galt in der ersten Zeit dieser Periode die Schiffsordnung und das Seerecht der Hansastädte, in Lübeck veröffentlicht 1614, später richtete man sich meist nach dem 1667 veröffentlichten schwedischen Seerechte, obwohl nach dem westphälischen Frieden den an Schweden abgetretenen deutschen Provinzen die Rechte des römischen Reiches und ihre eigenen Statuta verbürgt waren. Ein Auszug aus einem Rescripte der Regierung an das Hofgericht wegen der Observanz des schwedischen Seerechts vom 9. November 1702 enthält das Nähere*), obgleich ein Bedenken des Senates vom 16. October 1703 jener Entscheidung folgte.

Das Lootsenwesen.

Auf dem Ruden, einer kleinen Insel, vor der Peenemündung war für die ein- und ausgehenden Schiffe eine Lootsen-

*) Dähnert. Band III. 526.

station. Die Schiffer betrachteten sie auch wohl als erste und letzte Schenke; wenn sie sich dort in Getränken übernahmen, sich schlugen, mit dem Lootsen ihren Muthwillen trieben, so sollte ein solches Vergehen mit 20 Thlr. Strafe verbüßt werden. Die dort stationirten Lootsen überwachten die Markirung des Fahrwassers durch Sträucher, (Weeten) Tonnen und Baken.

Die Klage, daß die Lootsen auf dem Ruden nicht rechtzeitig zu den Schiffen auf die See hinauskamen, die Schiffe nicht pünktlich wieder herausbrachten, guter Wind versäumt und übermäßiges Lootsengeld bezahlt wurde, gab zu einer besonderen Verordnung 1664 für die beim Ruden einkommenden Seefahrer und für die Piloten Veranlassung, durch welche Verordnung zugleich den Beschwerden der Lootsen über die Schiffer, daß diese ihnen nicht ordentlich gehorchten, den Ballast nicht an die gehörige Stelle brächten, das gebührende Lootsengeld verweigerten, und drei oder vier andere Schiffer dem mit einem Lootsen besetzten Schiffe ohne Bezahlung eines Stübers folgten, ein Ende gemacht werden sollte.

Die Ordnung verpflichtete den Lootsen fleißig Wacht zu halten, jedes aus See kommende beladene oder beballastete Schiff auf die Rhede zu bringen und die Schiffer zu hindern, sich nicht im Fahrwasser vor Anker zu legen. Zum Wurfe des Ballastes gab der Lootse den passenden Ort an, damit die Rhede und das Fahrwasser nicht flacher wurden. Bei einer Uebertretung dieser Vorschrift bezahlte der Schiffer 24 Thlr. Strafe, wovon 6 Thlr. der Lootse für fleißige Aufsicht erhielt, die andern 18 Thlr. der Krone zufielen.

An Lootsengebühr erhielt der Lootse von einem Ballastschiff von 100 bis 200 Last 1 Thlr., beladen 2 Thlr., für den Ein- und Ausgang das Doppelte. Beballastete Schiffe und Galioten bezahlten für 40 bis 90 Last 3/4 Thlr. und beladen 1 1/2 Thlr. Lootsengeld. Für die Anweisung der Stelle zum Ballastwurfe erhielt der Lootse 1/8 Thlr.

Eine erweiterte Ordnung für die Seefahrenden und Piloten beim Ruden, Mönchgut, Tressau, Görne, auf dem Peerd und zu Peenemünde wurde 1691 erlassen.

Strandungen.

Bei der Strandung eines Schiffes war den Strandbewohnern streng untersagt das Schiff zu berauben, Takel, Taue, Geräthschaften, Waaren und Güter wegzunehmen, wie das Patent „wider die Insolenten an verunglückten Schiffen vom 16. December 1693“ nach dem großen Sturmwetter dies einschärfte. Bei der Strandung eines Schiffes sollte sogleich eine Meldung an die nächstgelegene Licentkammer abgehen und weitere Befehle erwartet werden. Bei großer Gefahr sollte man sich der Rettung von Leuten, Gütern, Waaren ꝛc. sofort unterziehen und es lag den Beamten sowie „einigen Strandgerechtigkeit besitzenden Personen“ ob, darüber zu wachen, daß die Bauern nichts veruntreuten und nicht wider die Gesetze und die christliche Liebe verstießen. Nach einer früheren Bestimmung durfte nur das Bergelohn beansprucht werden, Schiff und Güter verblieben den rechtmäßigen Eigenthümern, wenn sie einer befreundeten Nation angehörten.

Die Flußschifffahrt.

Die Flußschifffahrt Stettins gewährte in jener Zeit ein dem Seehandel entsprechendes Bild, sie war unbedeutend und ihre Hauptbeschäftigung bestand im Transporte von Heringen, Salz, Eisen, jedoch konnte sie wegen des Streits zwischen Frankfurt und Stettin wenig leisten.

Der 1688 vollendete Müllroser Canal zwischen Oder und Spree erleichterte die Verbindung zwischen Hamburg und Schlesien mit Umgehung der Oderfahrt und dies Ereigniß wirkte vortheilhaft ein, die Folgen des Streits zwischen Frankfurt und Stettin immer deutlicher zu erkennen.

Die preußische Herrschaft bis zur Thronbesteigung Friedrichs des Großen.

Anträge zur Aufhülfe des Handels.

Mit dem Beginn der preußischen Herrschaft liegen die ungedruckten Quellen im Stettiner Regierungs-Archive, ebenso Acten des Magistrats und der hiesigen Kaufmannschaft der folgenden Darstellung zu Grunde, so daß wir neben den vorhandenen Druckschriften auch jene benutzen konnten. Die Handels- und Schifffahrtsbewegung läßt sich daher auch im Einzelnen verfolgen, außerdem geben die jährlichen Berichte des Stettiner Magistrats über den Handel seit 1733 eine noch genauere Einsicht in viele Verhältnisse.

Durch den Stockholmer Frieden vom 21. Januar 1720 kam die Oder mit der Swine und Divenow an Preußen, die Peene wurde gemeinschaftliches Eigenthum beider Nachbaren. Stettin hatte 6081 Einwohner, 117 wüste Hausstellen und so gering auch die Einwohnerzahl war, so gewann Preußen mit der Stadt den Aus- und Eingang von der See, wenn auch die Swine erst für die Schifffahrt und den Handel durch künstliche Mittel sollte geöffnet werden.

Die neue Regierung wandte der Stadt eine besondere Aufmerksamkeit zu. Während sie durch die Anlage neuer Befestigungswerke, des Forts Leopold, des Forts Wilhelm, des Forts Preußen Stettin wehrhafter machte, durch Hinausrücken der Wälle den Stadtkreis um Etwas erweiterte, durch den Bau von 2 schönen Thoren, römischen Triumphbogen ähnlich, durch die Anlage einer Wasserleitung und durch sonstige Bauten die Stadt zu heben suchte, beschäftigte sich auch das neue Regiment mit Förderung des Handels, jedoch traten viele Hindernisse dieser Absicht entgegen.

Das Fahrwasser unterhalb Stettin hatte an seinen flachsten Stellen nur 6 bis 6½ Fuß Wasser, größere Schiffe konnten deshalb nur nach Ableichtung Stettin erreichen und ebenso ihre volle Ladung erst am Ausgange der Peene einnehmen. Wolgast gegenüber an der Insel Usedom betrug die Wassertiefe jedoch 16 Fuß.

Das Handelsgebiet Stettins verkleinerte sich beim Beginn dieses Abschnittes durch die Monopolisirung des Salzhandels und Schweden entzog der abgetretenen Stadt manche Vergünstigungen, die sie früher genossen hatte. So durften Stettiner Waaren früher beim Eingange in Schweden nach Zahlung der Ausgangslicent in Pommern nur die Mehrsumme (surplus) zwischen der pommerschen und schwedischen Licent bezahlen, eine Begünstigung, die jetzt fortfiel und von selbst auf den Verkehr nachtheilig wirken mußte.

Die bei Schweden verbliebenen pommerschen Städte waren dafür gegen Stettin im Vortheile, deshalb beschränkte die preußische Regierung den Verkehr aus dem schwedischen Pommern nach Preußen und namentlich sank Stralsund seit dieser Zeit sichtlich in seiner Handelsthätigkeit. Als Preußen 1723 einen Handelsvertrag mit Schweden abschließen wollte, forderte das Ministerium die Kaufleute von Stettin, Colberg, Demmin auf, demselben ihre Anträge und Wünsche vorzutragen, worauf die Stettiner Kaufmannschaft eine niedrige Besteuerung der wollenen Waaren in Schweden für wünschenswerth hielt, weil sie sonst mit den englischen, holländischen und sächsischen nicht concurriren könnte. Auch beschwerte sich die Kaufmannschaft darüber, daß sie 6 bis 12 Monat auf Bezahlung in Schweden warten müßte, wenn sie auch ihre Waaren gegen baares Geld verkauft hätte. Die schwedische Regierung erklärte auf die letzte Beschwerde, daß das Abkommen der Kaufleute die Zahlung regele, sonst aber der Rechtsweg eingeschlagen werden müsse. Auch wollten die Stettiner ihre Waaren und Güter, wenn ihnen der Verkaufspreis nicht paßte, in Schweden unter ihrem eigenen Namen auflegen oder aufschütten, so daß sie die Niederlagsfreiheit beanspruchten. Das Wechselrecht sollte zugleich den preußischen Unterthanen in Schweden ebenso zu Gute kommen, wie den Landeskindern. Um dem Handel Stettins neue Verbindungen zu eröffnen, wurde der Kaufmannschaft der Rath gegeben, mit Rußland in Verkehr zu treten. Man empfahl derselben wollene Zeuge, eichenes Holz zu kleinen Fahrzeugen, einige hundert pommersche Schinken, geräucherte Gänse, frisches Winterobst, Backobst, Butter nach Petersburg zu senden. Diese empfohlenen Ausfuhrartikel ge-

hörten zum großen Theil zum Hökergeschäfte und man kann aus diesen Andeutungen schon schließen, daß man das Detailgeschäft in jener Zeit besonders ins Auge faßte. Preußische Manufacturen, namentlich wollene Zeuge durften aber als Contrebande gar nicht die russische Grenze passiren und die übrigen Waaren konnten unmöglich auch selbst für die Ladung eines kleinen Schiffes ausreichen.

Die Kaufleute Colberg's, denen man ebenfalls den gleichen Rath gegeben hatte, machten 1723 bei der Verschiffung von 2 Ladungen Getreide nach Petersburg einen Versuch dahin mit Schinken, Speck und geräucherten Gänsen, aber die beiden letzten Artikel brachten keinen Nutzen und dieses amtlich der Stettiner Kaufmannschaft mitgetheilte Resultat konnte auch den Kleinhandel nicht ermuthigen. Wichtiger war es, daß einige Kaufleute in Stettin „moscowitische Waaren, Juchten und Hanf", welche man bis dahin aus zweiter Hand in Königsberg kaufte, von Petersburg direct beziehen wollten, man empfahl sogar alle nach Frankfurt, Breslau, Leipzig und Sachsen bestimmten russischen Waaren auf Kosten von Danzig, Lübeck, Hamburg über Stettin einzuführen. Die hohen Steuern, die Accise, der Fürstenzoll in Wolgast, die hohen Wasserzölle nach Frankfurt und Breslau traten jedoch diesem Plane entgegen.

Ein Kaufmann Neumann legte darauf ein Gutachten zur Hebung des Handels vor. Von dem Satze ausgehend, daß Commercien und Manufacturen die Seele eines Landes seien, empfahl er zuerst die Bildung eines Commerc-Collegiums aus den erfahrensten Kaufleuten, welches namentlich den Absatz inländischer Manufacturen von Leinen und Seide nach dem Auslande befördern und das gleiche Verhältniß zwischen Ein- und Ausfuhr herstellen sollte. Neben dem Commerc-Collegium empfahl er die Bildung eines Handelsgerichts in Stettin und Berlin und eine Handelspolitik, wodurch den Einwohnern Preußens eine Gelegenheit geboten würde, alle Waaren aus erster Hand im Inlande einzukaufen und Stettin zu einem großen Waarenmarkte zu erheben. Statt aus Hamburg und Leipzig die Waaren zu beziehen, wollte

er den Polen, Schlesiern, Böhmen und Sachsen Gelegenheit geben, Stettin zum Einkaufe zu wählen.

Zu diesem Zwecke wollte er drei Handels-Compagnien ins Leben rufen, von denen jede aus 20 Kaufleuten bestehen sollte; diese Zahl betrachtete er jedoch nicht als feststehend.

Jede Compagnie mit einem besondern Geschäftszweige, eigenen Seeschiffen, einem eigenen Hause zur Niederlage und zum Verkaufe der Güter sollte nicht den Bezirk der übrigen Gesellschaften beeinträchtigen und der Director jeder Compagnie Sorge tragen alle Waaren aus erster Hand zu kaufen, diese gegen inländische Manufacturen und Waaren umzutauschen, damit alles Geld möglichst im Lande bleibe.

Die erste Compagnie erhielt ihren Geschäftsbetrieb im Abend und ihre Comtoire in Livorno, Lissabon, Cadix, Marseille, London, Ostende und Amsterdam angewiesen, sie bedurfte nach dem Prospectus das meiste Capital und wenigstens 600,000 Thlr.

Die zweite Compagnie sollte ihre Geschäfte nordwärts machen, und mit Fischwaaren, Schollen, Klipfisch, Stockfischen, Heringen, Thran ꝛc. handeln. Ihr Capital sollte nur halb so viel wie das der ersten betragen.

Der dritten Compagnie wies der Plan ihren Geschäftsbetrieb im Osten, ihre Comtoire zu Petersburg, Riga, Stockholm, Norkoeping und Königsberg an, jedoch gewährte ihr das Project nur 50,000 Thlr.

Dem Commerc-Collegium verblieb die Entscheidung darüber vorbehalten, ob auch auswärtige Kaufleute Theilnehmer sein dürften, ob das Geld einfach oder durch eine Lotterie beschafft werden sollte. Brächte man nicht die ganze Summe, jede Compagnie nur ⅓ oder die Hälfte zusammen, so erwartete man von der Staatsregierung den Zuschuß des Fehlenden gegen 3% Zinsen.

Alle drei Compagnien sollten ihre Waaren nach der Frankfurter Messe führen, damit dort ein billigerer Einkaufsplatz als in Leipzig und Hamburg entstände. Um den Handel aber westwärts auszudehnen wäre Havel und Oder zwischen Oderberg und Oranienburg zu vereinigen, so daß man auf einem nahen Wege das Magdeburgische, das Halberstädtische, den ganzen Saalkreis,

einen Theil des Harzes und Mecklenburg in das Handelsgebiet zöge.

Die Älterleute der Kaufmannschaft in Verbindung mit einigen andern Kaufleuten prüften darauf dieses Project des Commercienraths Neumann und gaben folgendes Gutachten ab:

Die Errichtung eines eignen Commerc-Collegiums aus handelskundigen Männern gebildet, erkannte man als nützlich an. Der Handel erfordere eine genaue Einsicht und Correspondenz und Kaufleute als Sachverständige würden in einem solchen Collegium die besten Dienste leisten. Stettin als Seehandelsplatz sei zum Sitze einer solchen Compagnie geeignet.

Die Kaufmannschaft besaß bereits ein eignes See-Gericht, welches aus den Älterleuten der Kaufmannschaft und einem Secretair gebildet auf dem Seglerhause seine Sitzungen hielt. Vor dieses Seegericht kamen alle Sachen zwischen Schiffern und Rhedern und Befrachtern, oder Sachen, die die Seefahrt betrafen. Man folgte am meisten dem schwedischen publicirten Seerechte. Mitglieder des Raths-Collegiums und der Kaufmannschaft waren unter dem Vorsitze des judex civitatis Beisitzer dieses Gerichtes.

Diese beiden Gerichte entsprachen schon nach dem Gutachten den Vorschlägen von Neumann.

Auch die Älterleute wünschten einen freien Verkehr nach und mit allen Gegenden. Durch Gleichstellung der Abgaben und Zölle in Stettin mit denen in Hamburg ließe sich dies angeblich erreichen, ebenso wollte man den Verkehr mit Polen beleben.

Die Errichtung von Compagnien stieße aber in Stettin auf große Schwierigkeiten, es fehle an großen Schiffen, an einem guten Hafen, weil Schiffe über 80 Last kaum in der „Grünschwart" bei Peenemünde, zu Schweden gehörig, liegen könnten und nur 10 Fuß tief gehen dürften. Die Fahrt durch die Peene habe höchstens 7 Fuß. Es sei schwierig Capitalien zusammenzubringen, aus Eifersucht würden auch andere Städte die Compagnien zu drücken suchen.

Die Wasserzölle auf der Oder seien außerdem so hoch, daß es mehr Nutzen brächte, die Waaren zu Lande nach Frankfurt

und Berlin abzusenden. Nach Beseitigung dieser Schwierigkeiten würden 3 Compagnien wohl nicht genug Absatz finden und es lasse sich der Handel mit Rücksicht auf die Einfuhr nach Gutdünken unter zwei theilen.

Bei Errichtung dieser beiden Compagnien würde diese ihre Aufmerksamkeit auf die eigne Erhaltung richten und namentlich das Geschäft mit den Stettiner Manufacturen aus den Augen verlieren.

Der Handel mit holländischen Heringen sei der vornehmste, wenn dieser der ersten Compagnie abginge, so hätte sie keine Lebensfähigkeit, weshalb das der zweiten Compagnie zugeschriebene Geschäft zwischen der ersten und dritten getheilt werden müßte.

Die dritte Compagnie würde aus der zweiten namentlich den Handel mit Fischwaaren übernehmen und außer dem Hering noch in Thran machen müssen.

Fremde zu den Compagnien zuzulassen sei deshalb bedenklich, weil Ausländer von den Lasten der inländischen Kaufleute befreit und durch Beziehung einer Provision schon begünstigt wären. Es müßten also die Inländer vor den Ausländern einen Vortheil behalten.

Die Kriegs- und Domainenkammer in Stettin sandte unterm 24. November 1724 das Gutachten der Kaufmannschaft über die zu errichtenden 3 Handelscompagnien mit ihrem eignen Urtheil über den Plan ein und äußerte sich dahin:

„Der Stettiner Handel sei mehr Privathandel oder Krämerei als rechter Commerce. Jeder Kaufmann habe seine eigne Absicht und wäre die Waare etwas theuer und der Abzug nicht sofort möglich, so wolle Niemand etwas wagen. Deshalb sei Stettin auch kein guter Marktplatz für solche Waaren, entweder wären sie gar nicht zu kaufen, oder ihr Preis zu hoch. Die wenigen bemittelten Kaufleute wollten Niemanden neben sich aufkommen lassen, obwohl sie selbst nicht fähig wären, etwas Tüchtiges im Handel zu unternehmen. Zugegeben wurde, daß bei der Errichtung von Handelscompagnien sich der Handel heben müsse, eine Compagnie habe mehr Kraft (force) und Credit als ein Privatmann, sie könne sich in wohlfeilen Zeiten auch

ohne augenblicklichen Absatz mit Waaren versorgen und brauche nicht die Eifersucht privater zu fürchten. Hierdurch diene man dem allgemeinen Besten und gebe auch Privatleuten Gelegenheit ihre Capitalien gut anzulegen. Die Aufbringung der nöthigen Capitalien sei jedoch auf privatem Wege schwerlich zu erreichen und es müsse daher eine landesherrliche Beihülfe eintreten. Wolle man aber fremde Capitalisten nach dem Vorschlage der Stettiner Kaufmannschaft mit den einheimischen Mitgliedern der Compagnie nicht auf gleichem Fuße behandeln, so würden auch von auswärts keine Capitalien der Compagnie zufließen.

Die Domainen-Kammer hielt eine Compagnie für ausreichend, weil sich das Geschäft zu sehr zertheilen und nicht viel abwerfen dürfte. Die vermögendsten Stettiner Kaufleute fürchteten selber durch diese Compagnie Schaden zu nehmen und hätten deshalb keine rechte Theilnahme für das neue Unternehmen. Dagegen ließen sich nach dem Urtheile anderer Kaufleute alle Schwierigkeiten heben, wenn besonders das Geschäft mit Schlesien und Polen wieder eröffnet würde.

Wir haben dieses nicht zur Ausführung gekommene Project deshalb im Einzelnen mitgetheilt, weil ihm die weitere Absicht zu Grunde lag die noch dem Namen nach in Stettin bestehenden drei Compagnien, die Draker, Falster und Elboger*) zu neuem Leben zu erwecken. Außerdem gehörte die Bildung von Handels-Compagnien zu den Lieblingsgedanken jener Zeit und Friedrich der Große rief mehrere, wie wir später sehen werden, ins Leben, ohne daß jedoch der Zweck den Handel in größerem Umfange zu beleben in Erfüllung gegangen wäre.

Zahl der Kaufleute und Geschäftscapital.

Nachdem wir so das Handelsgebiet Stettins mit den Vorschlägen und Plänen es zu erweitern kurz bezeichnet haben, gehen wir zu den Personen, welche Träger des Verkehrs waren, über.

*) Sie hieß nach dem Orte Albo, Elbude-, in Schweden Ellenbogener Compagnie.

Die Zahl der Kaufleute betrug am Ende dieses Zeitraums 1739 85, keine einzige Firma jener Zeit hat sich erhalten, ja die meisten der damals vorkommenden Namen, wenn sie nicht sehr gewöhnliche sind, finden sich heute nicht mehr in Stettin. Unter dieser Zahl von Kaufleuten waren auch die kleineren einbegriffen, einige große Häuser beherrschten damals das Geschäft, Die Kaufmannsverbadung gewann von 1729 bis 1738 45 Kaufleute, in diesem Zeitraume starben 9 und einer verarmte.

Neben den Kaufleuten trieben auf Grund einer besonderen Concession auch andere Personen, namentlich Schiffer, Handel; solche Handelsleute wurden Concessionarien genannt. Da die Schiffer beim Einkaufe ihrer Waaren stets gegenwärtig waren, sie eine Erleichterung in der Fracht genossen, sie die Waaren aushökerten und von gewissen städtischen Abgaben, namentlich dem Service, befreit waren, so sahen die Kaufleute diese Concessionarien nicht mit den günstigsten Augen an. Die pommersche Kriegs- und Domainen-Kammer spricht sich in einem Berichte vom Jahre 1739 gegen die Concessionen aus, indem sie die Vermuthung hinzufügt, daß die Stettiner Kaufleute meist mit fremden Capitalien arbeiteten.

Die Capitalien des Stettiner Handels beliefen sich nach den Angaben der Accise-Kasse, bei welcher alle Original-Rechnungen über die eingehenden Waaren und Güter eingereicht werden mußte, auf das Jahr:

										Die Kaufmannsverbadung gewann:	
1729	auf	266,196	Thlr.	12	Sgr.	—	Pf.			5	Kaufleute
1730	„	338,007	„	16	„	—	„			6	„
1731	„	275,723	„	—	„	—	„			5	„
1732	„	315,331	„	6	„	—	„			3	„
1733	„	345,901	„	—	„	—	„			5	„
1734	„	301,911	„	—	„	—	„			3	„
1735	„	342,135	„	—	„	—	„			3	„
1736	„	371,739	„	—	„	—	„			6	„
1737	„	375,818	„	—	„	—	„			2	„
1738	„	353,885	„	—	„	—	„			9	„
	auf	1,745,488	Thlr.	—	Sgr.	—	Pf.				

In den letzten 5 Jahren war also der Handel um 204,328 Thlr. 14 gGr. bedeutender geworden.

Zu dieser größeren Summe trug bei, daß 1736 und 1737 in Schlesien eine große Ueberschwemmung eintrat, so daß von Stettin aus viel Reis dahin verladen wurde, was früher und später in diesem Zeitraume nicht wieder geschehen ist.

Ausfuhrartikel: Korn, Holz, Tabak.

Die Ausfuhr-Artikel blieben dieselben, es waren besonders Korn, Holz und Tabak. Als Kornmarkt concurrirte Stettin mit Danzig, Königsberg und Neuvorpommern, doch waren die Preise in Stettin meist so hoch, daß der Export keinen Nutzen gewährte und die Ausfuhr unbedeutend blieb. Holland und Schweden waren die Absatzländer für Getreide. Wegen Mißwachses, ungenügenden Ernten, welche kaum zum eigenen Bedarfe ausreichten, fand in manchen Jahren wie 1736 und 1737 gar keine Ausfuhr statt.

Als im Jahre 1723 der preußische in Moskau residirende Etatsrath v. Mardefeld die Meldung an den preußischen Hof machte, daß in Folge einer großen Theurung in Rußland die Räuber sich vermehrten, der Großkanzler 6 Meilen von Moskau durch eine Rotte von 40 Mann ausgeplündert, der Amtmann getödtet sei, hielt er die Hungersnoth für einen Grund, auch von Pommern und Preußen Getreide nach Rußland zu senden. Aber damals hatte Stettin keine Correspondenz mit diesem Lande, Handelsnachrichten fehlten in den öffentlichen Blättern und es war deshalb schwer, für den Kaufmann zu ermitteln, ob er bei seinen Versendungen Nutzen haben würde.

Der preußische Etatsrath v. Mardefeld hatte jedoch in diesem Falle seine Schuldigkeit gethan und die Preise des Getreides in Rußland hinzugefügt.

An Unkosten kamen damals in Stettin auf 1 Last Getreide:

Licent	1	Thlr.	—	gGr.
Lagio (Agio) und Armengeld . . .	—	„	4	„
Zulage	—	„	12	„
Latus .	1	Thlr.	16	gGr.

Transport	1	Thlr.	16	gGr.
Fürstenzoll	—	„	2	„
Fuhrlohn	—	„	6	„
Messer, Träger und Sackheuer	—	„	6	„
Matten und Ungeld	—	„	12	„
Assecuranz	1	„	12	„
Provision	—	„	16	„
Briefporto	—	„	8	„
Fracht à 10 Rubel	12	„	12	„
Unkosten per Last 5 Rubel	6	„	12	„
Provision vom Verkaufe	2	„	—	„
Einziehung und Einkassirung der Gelder	12	„	—	„
Extra	—	„	—	„
Einkauf des Korns per Last	30	„	—	„

kam eine Last Korn in Stettin 57 Thlr. 2 gGr. bei einem Preise von 3 Rubeln für die Tonne (15 bis 16 gingen auf die Last) erhielt man in Petersburg für die Last 56 Thlr. 6 gGr., verlor also noch 20 gGr. Die Russen bezahlten aber mit Waaren, welche in Stettiner Läden nicht Absatz fanden, weshalb man für das sicherste hielt, wenn die Russen selber in Stettin einkauften. Polnisches Getreide gab in Pommern 8 gGr. pro Scheffel Steuer, damit der Grundbesitz durch die Einfuhr fremden Getreides nicht leiden sollte und dieser Schutzzoll wirkte so vortrefflich, daß gar kein polnisches Getreide herankam, weil es in Danzig eine solche Steuer nicht zu tragen hatte. Die Polen kauften aber, weil sie ihr Korn nicht in Stettin und Pommern verkaufen konnten, auch nothwendige Retour-Waaren wie Eisen, Material-Waaren und Wein nicht ein und der Verkehr wurde gestört. Wie wichtig aber dieses polnische Geschäft für die pommerschen Städte war, beweist unter andern ein Bericht des Colberger Magistrats aus dieser Zeit, nach welchem früher bei günstigen Wegen bis über 200 Wagen an einem Tage aus Polen nach jener Stadt kamen, um Salz, Eisen, Stahl, Hering, Gewürz, Weine, seidene und wollene Waaren für Getreide, Asche, Theer, Pech, Schaufeln, Molden

zurückzunehmen. Die Wagen kamen über die Grenzstädte Polzin, Schivelbein, Tempelburg &c. nach Colberg.

Aus Stettin gingen 1739 $47\frac{7}{8}$ Last Weizen und $514\frac{68}{72}$ Last Roggen aus, eingeführt wurden $851\frac{7}{12}$ Last Korn, ein Beweis, wie unbedeutend der Kornhandel war. Die pommersche Kriegs- und Domainen-Kammer führte 1739 bei diesem unbedeutenden Korngeschäfte noch Klage, daß die Demminer und Anclamer Kaufleute fast alle Woche ihr Korn am Bollwerk verzempelten, wodurch sie den Stettinern Schaden thäten.

Der Holzhandel namentlich mit polnischem Holze blieb ebenfalls unbedeutend, in England, Holland, Frankreich war der Markt öfter überfüllt, besonders drückte das liefländische Holz die Preise. Nach einer amtlichen Auskunft des Oberforstmeisters v. Bock in Friedrichswalde vom Jahre 1736 war auch in jener Zeit gutes schlagbares Holz, namentlich Eichenholz, in den pommerschen Königl. Forsten nicht im Ueberflusse vorhanden, ja in den meisten fehlte es bereits zur Unterhaltung der herrschaftlichen Gebäude, Vorwerke, Mühlen, Brücken &c. Zum Colberger Hafenbau mußten 800 Eichen versandt werden. Wäre eine zopftrockene, feste und nutzbare Eiche übrig, so würde daraus Stab- und Klappholz, Bodenholz, Schiffsnägel &c. angefertigt und in einer Auction an den Meistbietenden verkauft. Aus den brauchbaren Zöpfen wurde Schiffs-, Knie- und Innholz gemacht und nach einer Taxe verkauft. Das übrige Eichenholz, sowie faule Eichen, wurden in Faden geschlagen und verkauft. Eichen Schiffsholz wurde wenig in den pommerschen Forsten verkauft, auch brauchte man um so weniger mit dem Verkaufe zu eilen, weil dasselbe in 18 Jahren um den dreifachen Preis gestiegen und in 10 Jahren gewiß die Hälfte mehr als damals gelten würde.

Als ein Kleinod müsse man es damals schonen, da es auch zur Mast diente. Junge Eichen würden leider viele gestohlen und es sei um so lobenswerther, daß überall Eichen, Buchen und dergl. nutzbares Holz gepflegt würde.

Fichtenbauholz war ebenfalls nnr im Amte Ueckermünde reichlich vorhanden, da die Amtshaiden durch viele Bauten in Städten, Dörfern, Vorwerken, Mühlen und an Brücken vom

Bauholze entblößt wären. Es sei deshalb das Holz zum eignen Bedarf möglichst zu erhalten. Brennholz, Fichten und Elsen, sowie einiges Buchenholz wurde in den am Haffe belegenen Aemtern Stepenitz, Wollin, Pudagla, Ueckermünde und Jasenitz besonders geschlagen und verkauft, um den Amtseinwohnern durch Schlägerlohn und Holzfuhren Verdienst zu schaffen. Die Schiffer klagten, daß sie in Copenhagen öfter nicht zu ihrem ausgelegten Gelde kämen. Der Zustand der Haiden und Brüche erlaubte keine größere Ausfuhr, da zu dem Stettinschen Festungsbau und zu den Bauten in den vorpommenschen Städten viel Holz gebraucht sei. Aus den städtischen und adeligen Forsten wurde übrigens auch Holz verschifft.

Trotz dieses Berichts über die geringen Holzbestände gab es noch Glashütten in den Haiden, weil sonst das Holz nicht gut zu verwerthen war und es wurde Fensterglas nach Holland, Holstein, Danzig, Asche aber nach Holland und Lübeck ausgeführt.

1739 ging an Holz aus Stettin aus

25 Masten,

1236⅚ Klafter Grobholz

4036 11/12 „ fichtenes,

3379⅚ „ gemeines Bauholz,

3288¼ „ Klappholz,

1085¾ „ Franzholz,

zu Orhoften 1545 Bohlen und 1217⅚ Stäbe, Piepenstäbe 8708⅙, zu Tonnen 44½, 3196 Stäbe, eichene Planken und Dielen 79 58/60, fichtene 148¼, Innholz für 6537½ Thaler, Schippen 18 Schock, Molden 17⅙ Schock.

Der Tabaksbau war seit den Zeiten des großen Churfürsten durch pfälzische Einwanderer in der Uckermark und in Vorpommern, bei Garz, bei Pasewalk in der Nähe der Randow eingeführt und gepflegt worden. Noch heute erkennt man die Tabaksdörfer daran, daß die obern zum Boden gehörigen Seitenwände gewöhnlich durch Herausnahme eines Wandbrettes nicht ganz geschlossen sind, um für das Trocknen des Tabaks den nöthigen Luftzug zu schaffen. Dieser Landtabak fand seinen Ab-

satz in Dänemark, jedoch hatte die Anlage von Tabaksplantagen in Dänemark dem Stettiner Tabak seinen Eingang erschwert und er wurde deshalb über Flensburg eingeschmuggelt. 1739 belief sich die Ausfuhr auf 15745 1/6 Thaler.

Obwohl noch im Anfange des Jahres 1721 zur Aufrechthaltung des Handels mit Schwedisch-Pommern und Mecklenburg die Einfuhr des französischen und des Boysalzes erlaubt werden sollte, so erging schon unter dem 18. November ein Edict, welches der Pest wegen die Einfuhr aller aus Frankreich kommenden Waaren verbot und unterm 19. Juli 1725 wurde bei Leib- und Lebensstrafe verboten, Boysalz in Pommern ein- und durchzuführen; dasselbe zu gebrauchen und zu verkaufen, mit der Drohung, daß Jeder, welcher den Durchhandel des Boysalzes beförderte, mit dem Galgen bestraft werden sollte, er sei vornehmen oder geringen Standes. Derselbe Galgen bedrohte später in Polen alle Diejenigen, welche aus Preußen Salz holen würden und so hörte der Boysalzhandel auf, obwohl die Einführung desselben zum Heringspacken noch erlaubt blieb, jedoch sollte von 1772 ab die Einfuhr von der Genehmigung des Salz-Departements des General-Directoriums abhängig sein.

Heringe blieben auch in diesem Zeitraum ein Einfuhrartikel, 1739 betrug der Import 2168 1/2 Tonnen aus Holland und Norwegen und zwar gingen aus Holland 1582 1/4 Tonnen, nordische 586 1/4 Tonnen ein. Für Schlesien und die bekannten österreichischen Länder war der Stockfisch eine in früherer Zeit oft genannte Waare, nachdem jedoch die isländische Compagnie in Copenhagen nach Hamburg, Rostock, Lübeck, Danzig ihre Fische ausschließlich absetzte und Hamburg durch den „neuen Graben" die Fische nach Schlesien schickte, wurde der Stettiner Stockfischhandel sehr gelähmt. 1739 kamen 216 2/3 Schiffspfund ein. Auf dem Elbwege sparte man den Sund- und die Oderzölle.

Leinsamen war ein wichtiger Artikel, trat jedoch in einem Jahre früher Frost ein, so hinderte dieser den Eingang wie 1739, wo nur 1339 1/2 Tonnen (1740 — 8057 To.) in Stettin importirt wurden. Bekanntlich behauptete Stettin und Frankfurt auch

die Niederlagsgerechtigkeit für Leinsamen und die Stadt Colberg, welche das redliche Streben hatte, ihre Erwerbsquellen zu vermehren, stellte 1729 den Antrag, nach dem Zufrieren der Oder Leinsamen in Colberg einführen und per Axe über Landsberg, Crossen nach Schlesien verfahren zu dürfen. Zur nähern Begründung des Antrages hob die Stadt hervor, daß Engländer, Holländer ꝛc. vor Memel und den curländischen Städten mit ihren Schiffen lägen um Leinsamen einzukaufen. Sowie aber Frost einträte, so beeilten sich die Schiffe in Sicherheit zu kommen und die Tonne fiele dann um 2 bis 3 Gulden. Diesen günstigen Zeitpunkt wollten die Colberger zum Einkaufen benutzen; da ihre Stadt dicht an der See lag, der Hafen später als die Odermündungen vom Eise frei blieb, und bei Frost aus den Leinsamenhäfen die Waare bis Danzig per Schlitten gebracht wurde, so bot sich ihnen eine günstige Gelegenheit dar von Colberg über Fraustadt nach Breslau eine Strecke von 46 Meilen den Leinsamen günstiger heranzufahren, als von Danzig nach Breslau ungefähr 54 Meilen. Da die Kurländer, Litthauer, Polen bei guter Schlittenbahn 50 und mehrere Meilen zurücklegten, um Hanf, Leinsamen und Flachs an den Markt zu bringen, warum wäre für die Colberger in der Winterzeit nicht ein gleicher Transport möglich gewesen.

Wirklich erlaubte man ihnen später Leinsamen d. h. solche Waare, welche nach dem 1. December in Memel eingeschifft und bis Anfang März nach Colberg transportirt wurde, nach dem Zufrieren der Oder über Landsberg und Crossen per Axe nach Schlesien zu senden und bis zur Eröffnung der Oderschifffahrt mit diesen Verladungen fortzufahren.

Aber dies hieß ja den Straßenzwang aufheben, welcher für Leinsamen nur den Weg über Stettin nach Frankfurt zuließ und bald nahm man wieder die Erlaubniß zurück. Man machte nämlich geltend, daß der späte Leinsamen verfälscht sei, sich zum Schlagsamen (in den Mühlen) aber nicht zur Saat eigne und da durch keine Wrake die Säsaat von der Schlagsaat zu unterscheiden wäre, so sollte deshalb dem späten Leinsamen kein

Brand gegeben, derselbe auch nicht in Tonnen verpackt werden. Hierdurch aber verlor die Waare von selbst ihren äußern Werth und die Colberger verloren den neuen Einfuhrartikel*).

Von andern Einfuhrartikeln kam Alaun weniger ein, weil derselbe wegen doppelten Licentsatzes zu theuer wurde. 1739 wurde wegen des Freienwalder Alauns die Einfuhr von fremdem ganz verboten, ebenso veränderte sich die Einfuhr von englischem Blei aus demselben Grunde.

Von Weinen ging 1739 ein:

1276 1/6 Oxhoft Franzwein,
75 3/4 Ohm Rheinweine,
247 1/4 Oxhoft Muscat- und süße Weine,
25 1/8 Pipen spanische und portugiesische Weine

für 1229 5/6 Thlr. genereuse Weine.

*) Wieviel übrigens eine Tonne Leinsamen von Memel über Königsberg und Danzig zu Wasser nach Thorn und von dort zu Lande nach Breslau kostete, zeigt folgende Berechnung:

Fracht von Memel bis Königsberg	—	Thlr.	18	gGr.
Accise	—	"	1 1/2	"
Labiausche Zoll	—	"	1	"
von Königsberg auf Danzig:				
Zoll	—	"	7 1/2	"
Fracht	—	"	10	"
von Danzig auf Thorn:				
Fracht	1	"	3	"
Stapel, Lager, Ueberfahrtsgeld	—	"	11	"
Accise	—	"	5	"
Thorn Stadt-Accise	—	"	1 1/2	"
Polnisch Zoll- und Licentgeld	1	"	8	"
Thorn Zoll	—	"	3	"
Von Thorn zu Lande nach Breslau	5	"	13	"
Polnisch Guitowa	—	"	8	"
Adjuncto	—	"	1 1/2	"
Kalisch Zoll	—	"	3	"
Accise	—	"	12	"
Stadtzoll	—	"	1 1/4	"
Provision	—	"	6	"
zusammen	10	"	26 1/4	"

Niederlagsgerechtigkeit.

Die Niederlagsgerechtigkeit der Stadt Stettin beruhte, wie wir oben gezeigt haben, auf alten Privilegien und man weiß, wie mißtrauisch bei Einverleibung neuer Landestheile die Einwohner die Erhaltung alter Rechte überwachen. So konnten auch die Lenker des preußischen Staates nicht auf einmal diese alte Stadtgerechtigkeit beseitigen, da aber Stettin und Frankfurt jetzt einem Staate angehörten, so mußte das Interesse beider Städte sich allmälig den höhern Zwecken des ganzen Landes unterordnen, obwohl die städtische Selbstsucht erst nach harten Kämpfen ihre alten Gerechtsame aufgab. Das Stapelrecht galt noch immer für die Grundlage des Wohlstandes einer Handelsstadt. Der Speditionshandel ließ nach damaligen Begriffen die Einwohner eines Handelsplatzes zu müßigen Zuschauern des Geschäftes herabsinken, wenn Fremde Waaren frei durchführen durften, so litt angeblich der Vortheil der angesessenen Familien, welche durch ihre Abgaben auch ein Recht hätten vom Handel zu leben und unbesteuerten Fremden keine gleichen Rechte einräumen durften.

Schon im Jahre 1723 den 8. Januar kam ein Receß zwischen den genannten Städten und Berlin zu Stande, welcher das Stettiner, wie das Frankfurter Niederlagsrecht auf Leinsamen, Eisen und Thran (praecipuum) aus der Ostsee beschränkte, allen übrigen Waaren dagegen den Durchgang gegen Erlegung von ¼ % des Werthes als Anerkennung der Niederlagsgerechtigkeit gestattete, nur mußten die für fremde Rechnung über Stettin und Frankfurt gehenden Waaren an einen dortigen Bürger als Spediteur oder Factor adressirt werden.

Diese Zugeständnisse für den freien Verkehr konnten den Odercours auf Kosten der Elbschifffahrt heben, Schlesien sollte ja manche Waaren statt über Hamburg über Stettin beziehen, aber die Städte Stettin und Frankfurt scheinen in jenem Recesse keinen Nutzen gefunden zu haben, denn unter dem 17. April 1731 wurde bestimmt, daß von Trinitatis an der Handel neue Belästigungen tragen sollte.

Die Stettiner durften zwar Stockfische, Rothscheere, Thran, Eisen, Alaun, Leinsaat seewärts beziehen, den Frankfurter und Berliner Kaufleuten war es aber verwehrt, die genannten Waaren direct aus See kommen zu lassen, und die Stettiner durften jene Artikel nur bis Frankfurt verladen.

Der Handel über Frankfurt hinaus wurde wieder ein Vorrecht der Frankfurter. Durch diese Beschränkung wollte man auch verhindern, daß die schlesischen Kaufleute die genannten Waaren nicht direct beziehen und diese nicht auf dem Speditionswege bei Stettin und Frankfurt vorüberführen sollten, wie sie dies auf dem Speditionswege von der Nordsee über Lenzen bisher gethan hatten. Die Stettiner und Frankfurter Kaufleute sollten nicht zu Spediteuren Schlesiens herabgewürdigt werden!

Dagegen durften die Berliner und Frankfurter Kaufleute Material-, Specerei-, Gewürz-, Farbe und alle sonstigen Waaren, welche Schlesien über Hamburg durch den Müllroser Canal kommen ließ, aus der Ost- und Nordsee beziehen und bei Stettin vorüberführen.

Denselben Handel genossen die Stettiner in Frankfurt. Von allen diesen Waaren wurde in Stettin und Frankfurt keine Accise, sondern nur Licent und Zoll erhoben. Licent und Zoll sollte aber nicht nach dem Gewichte der Waaren, sondern wie auf dem Elbcours nach ganzen und halben Fässern, Kisten und Packen erhoben werden.

Dieselbe Verzollungsart wurde für Löcknitz (3½ Meile von Stettin auf dem Wege nach Vorpommern) und Oderberg bestimmt.

Zu Cüstrin lag der Besteuerung für die nach Schlesien und Sachsen gehenden Güter die ermäßigte Crossensche Zollrolle zu Grunde. Die Frankfurter blieb unverändert, in Crossen waren endlich die bereits in Stettin versteuerten Waaren zollfrei.

Auch jene Maßregel von 1731, zum Vortheile der genannten Städte, brachte dem Verkehr großen Nachtheil.

Die Stettiner kamen mit den ihnen besonders reservirten Artikeln Stockfischen, Rothscheer, Thran, Eisen, Alaun, Leinsaat nach Frankfurt und boten sie dort zum Verkaufe an. Man durfte aber nicht mehr Waaren nach Frankfurt bringen,

als die dortigen Kaufleute ungefähr abnehmen konnten, da es verboten war, den Rest über Frankfurt hinaus zu verladen und dieser mußte zu den billigsten Preisen verkauft werden, wenn man nicht unter der Hand unerlaubte Mittel und Wege benutzte.

Nachdem durch eine Verordnung unter dem 4. August 1731 auch Zinn, Blei, Wein, Franzbranntwein, Rüb-, Lein- und Hanföl noch als Artikel ausgesondert waren, welche die Stettiner allein aus der See beziehen, die Berliner und Frankfurter nur aus zweiter Hand in Stettin ankaufen konnten, wurde am 16. Oktober 1733 ein zwischen den genannten Städten geschlossener Receß von neuem bestätigt, nach welchem den Stettinern der Handel mit Eisen, Leinsaat, Hering und Fischwaaren als ein **praecipuum** gelassen wurde, dagegen sollten die Städte Frankfurt und Berlin auch alle andern Waaren aus der See über Stettin beziehen dürfen, nur durfte Stettin mit jenen vier Artikeln nicht bei Frankfurt vorbei nach Schlesien handeln oder sie nach Frankfurt auf die Messen und zum Verkauf nach Schlesien bringen, weil die Stapelgerechtigkeit Frankfurts erhalten blieb. Von keinen Kaufleuten dieser drei Städte durfte ferner wegen der Durchhandlung Recognitionsgeld gefordert werden.

Dieser Vertrag sollte vom 1. Juni 1734 an 6 Jahre dauern, nach Ablauf von 4 Jahren aber die Kaufleute gefragt werden, ob sie nach 6 Jahren den Vertrag noch länger fortbestehen oder eine ganz freie Handlung haben wollten. Die Stettiner erklärten jedoch schon am 4. März 1734, daß die Zugeständnisse ihnen wenig nützten, weil auch die Frankfurter die vier Artikel als ein praecipuum behielten und sie verlangten deshalb, daß es ihnen erlaubt sein sollte, die in 2 Sonnenscheinen zu Frankfurt nicht verkauften Waaren über Frankfurt hinaus weiter verladen zu dürfen. Dies wurde zwar abgelehnt, aber es blieb doch bei dem oben bezeichneten Vertrage, der wenigstens einige Zugeständnisse dem freien Verkehr machte.

Licenten, Stadtzulage, Sundzoll.

Ueber die Licenten, worüber man im Frieden sich nicht hatte einigen können, verständigte man sich in einem besonders

zu Stockholm vereinbarten Nachtrage dahin, daß Schiffe aller Nationen, welche nach Stettin gingen oder von da kamen nur den alten Zoll in Wolgast, Fürstenzoll genannt, entrichten, alle übrigen Schiffe aber, welche aus der See in die Flüsse Peene, Trebel ꝛc. gingen oder von da kamen, bei ihrer Ankunft oder ihrem Abgange in Wolgast nicht allein den alten Fürstenzoll, sondern auch die durch den westphälischen Frieden eingeführte und bestätigte Licent bezahlen sollten.

Die Licenten und Schiffsungelder blieben sonst in der Hauptsache unverändert. Die ersteren betrugen nach dem preußisch-pommerschen Tarife von 1726 der Regel nach 4 % des Werthes, jedoch traten manche Erleichterungen ein, welche die schwedisch-pommerschen Städte veranlaßten ihre Regierung um Gleichstellung mit den Pommerschen Städten zu bitten.*)

Bis zum 1. Januar 1725 erlegte man in Stettin von allen Waaren die Stadtzulage, eine Abgabe, welche der Stadt ursprünglich zur Bezahlung ihrer Schulden bewilligt war, nach dem angegebenen Zeitraum sollte sie nur von den in Stettin und in Pommern verbrauchten Waaren bezahlt werden.

Die in Stettin bleibenden oder nach Hinterpommern bestimmten Waaren zahlten deshalb die Stadtzulage. Da aber eine Veränderung der Maaße und Gewichte und eine Revision der Zulags-Rolle eintrat, so zahlte man statt des herkömmlichen 1 % einen größeren Satz, weshalb die Kaufmannschaft sich beschwerte.

Die Befreiung der Frankfurter von der Stettiner Zulage war für jene um so wichtiger, weil sie von dem Schwedter Zoll, welchen die Stettiner mit 1 Thlr. 20 gGr. pro Last bezahlen mußten, frei waren, die Stettiner forderten deshalb in Frankfurt entsprechende Abgabenerleichterungen, namentlich die Befreiung vom Centnergelde, dem doppelten Niederlagsgelde und dem Böttchergelde.

*) Dähnert a. a. O. II. S. 510.

An Stadtzulage wurde erhoben:

					Stadtzulage für Malz u. Getreide.		
1734	1763 Thlr.	23 gGr.	8 Pf.		4593 Thlr.	22 gGr.	6 Pf.
1735	2011 „	8 „	3 „		4585 „	10 „	3 „
1736	1676 „	— „	9 „		3995 „	1 „	9 „
1737	1683 „	12 „	6 „		3399 „	8 „	8 „
1738	1925 „	17 „	7 „		3883 „	3 „	9 „
1739	1752 „	9 „	10 „		3330 „	7 „	6 „
	10803 Thlr.	7 gGr.	7 Pf.				

Die Stadtzulage betrug:

für eine Pipe oder 1½ Oxhoft spanischen Wein	5 Thlr.	— gGr.
„ ein Both oder 2 Oxhoft Sect . .	5 „	„
„ „ Ohm Rheinwein.	1 „	12 „
„ „ Oxhoft Franzwein	1 „	— „
„ „ Oxhoft französisch. Branntwein	1 „	— „
„ „ Oxhoft Essig	— „	12 „
„ „ Spitzling Landwein	— „	16 „
„ „ Eimer Frankenwein	— „	8 „

jedoch waren die Eximirten und die königlichen Bedienten von der Stadtzulage frei.

Beim Eingange der Waaren aus der See mußte der Kaufmann sogleich angeben, welche Waare nach der Mark ꝛc., welche nach Pommern bestimmt waren, da für jene keine Stadtzulage erhoben wurde. Ebenso mußte man alle außerhalb Stettins verkauften Waaren an den Thoren mit Liquidationszetteln beim Ausgange angeben, da der Kaufmann ihren Ausgang gut geschrieben, also die Consumtions-Accise vergütigt erhielt.

Dagegen wurden Heringe und die Waaren der Stettiner Stadthöker, mit welchen sie in- und außerhalb Pommerns zu Markte fuhren, beim Ausgange nicht gut gethan, ebenso verkaufte man in den Stettiner Läden Manches im Kleinen, worauf man keine Liquidation annahm.

Als eine neue Belästigung des Handels nennen wir den Sundzoll, welcher bis auf die neueste Zeit dem Handel und der Schifffahrt die größten Belästigungen brachte. Schon während

des nordischen Krieges hatte Dänemark angefangen von den pommerschen Städten Sundzoll zu erheben. Stettin genoß als Hansestadt im Sunde bereits im 14. Jahrhundert Abgabenfreiheit. Nach dem Odenseeschen Vertrage, welchen Friedrich II. von Dänemark am 25. Juli 1560 mit der Hansa abschloß, bezahlten Stettiner Schiffe mit eignem Gute einen Rosenobel ($4^1/_4$ Thlr. Species oder $6^8/_8$ Preuß. Courant) und Schreib- und Tonnengeld. Für fremdes Gut, mochte es nach den wendischen Städten gebracht werden oder nicht, zahlte Stettin 1 Rosenobel vom Schiff, 1 von der Ladung nebst Schreib- und Tonnengeld, Wein, Kupfer und andern Waaren, welche nicht nach den osterschen Städten gehörten, zahlten den gebührenden Zoll.

Die Hansestädte hatten auch das Recht, durch die Belte zu gehen und in Nyborg zu verzollen.

1566 schloß Friedrich II. von Dänemark in einem Kriege mit Schweden den Sund, damit man seinen Feinden kein Salz, keine Kriegsmunition und andere Waaren zuführte, doch wollte er Schiffen mit Ballast und anderen unverdächtigen Waaren nicht den Durchgang verweigern. Außerdem führte er im Sunde ein Lastgeld ein, welches auch die Hansestädte bezahlen sollten und als 20 Stettinsche Schiffe mit Boysalz und anderen Waaren aus Frankreich im Sunde ankamen, wurden sie angehalten und sollte jedes 2 Thlr. von der Last Salz bezahlen, jedoch bewirkte der von Stettin nach Dänemark geschickte Secretair Schleeker, daß die Schiffe ohne Entgeld zu dem alten Zollsatze losgelassen wurden.

Da aber das Lastgeld fortdauerte, so wurden die Stettinschen Bürger nach Zahlung von 4000 Thlr. von dem Lastgelde am 13. Mai 1568 freigesprochen, wenn sie in ihren eigenen Schiffen eigene Güter durchführten und so bei dem Genusse des Odenseeschen Vertrages belassen. Jedoch forderte man nach dem Frieden 1570 wiederum Lastgeld auch von Stettin und auf Vorstellung der Stadt erließ der König Friedrich II. am 11. September 1571 ein Schreiben an den Zöllner in Helsingör, worin ihm der Befehl zuging, alle Stettiner Schiffe bis auf Weiteres ohne Lastzoll frei passiren zu lassen.

Diese Zollfreiheit genossen die Stettiner bis 1638, obwohl alle anderen Städte das Lastgeld fortdauernd erlegen mußten.

Schon im Jahre 1629 legte der König von Dänemark während des Krieges einen neuen Lastzoll von 2 Thlr. im Sunde auf und einige dänische Kriegsschiffe erhielten am Ruden Station, welche für die von Stettin und nach Stettin verschifften Waaren hohe Zölle forderten, ein Gleiches thaten die Schweden auf der Peene. Die Dänen befürchteten, daß nach der Abberufung der dänischen Kriegsschiffe vom Ruden sich die schwedischen dort einfinden würden.

Auf die Beschwerde der Stettiner erhielten sie am 29. September 1629 die Antwort, daß die Kriegsschiffe ihre Station bis auf Weiteres noch behalten müßten, jedoch sollten sie zurückgezogen werden, wenn die Stettiner versprächen, daß Niemand anders sich dort die Zollgerechtigkeit anmaßen würde. Die Kriegsschiffe wurden endlich vom Ruden abgerufen, aber ein Zollschiff bei Peenemünde stationirt, welches die Schiffe zwang, nach Wolgast zu gehen und dort Zoll zu bezahlen; so mußte ein Stettiner Schiff im December 1629 für wenige Waaren, da es Ballast geladen hatte, 16 Thlr. und den kaiserlichen 15 Thlr. Licent bezahlen.

Von dem Lastgelde blieben zwar die Stettiner bis 1638 befreit, aber sie mußten doch schon andere kleine Abgaben im Sunde bezahlen, von 1624 bis 1626 2 Lüb. Schillinge Feuergeld für jede Last, welches im October 1625 auf 1/8 Reichsortthaler oder 4½ ßl., von 1627 bis 1629 für jede Last Heringe auf 1 Reichsortthaler oder 9 ßl. und von 1630 bis 1637 für jede holländische Last Korn, Salz, Hering, Seife auf 1½ Reichsortthaler oder 13½ ßl. erhöht wurde.

Seit 1638 wurde aber auch von den Stettinern das Lastgeld gefordert, eine Maßregel, die darin ihre Erklärung findet, daß Stettin schwedische Besatzung hatte und unter schwedischem Schutze stand.

Es wurden manche Verhandlungen wegen Beseitigung des Lastgeldes gepflogen, und als 1643 ein Krieg zwischen Dänemark und Schweden ausbrach, nahmen die Dänen die pommer-

schen Schiffe weg, bei welcher Veranlassung Stettin 6 Schiffe verlor. Aber die Dänen unterlagen den Schweden und die Königin Christine nahm sich der pommerschen Städte erfolgreich an, so daß diese im Frieden zu Brömsebro am 13. August 1645 Artikel 16 vom Könige von Dänemark für sich und ihre Nachfolger die heilige Versicherung erhielt, daß alle Bürger und Einwohner in allen pommerschen Städten die Rechte des Odensee'schen Vertrages in der Segelation, Handel und Commerc genießen, also ihre ehemaligen Vorrechte im Sunde wieder erhalten sollten. Cammin und Treptow a. R. kamen durch diesen Frieden zum Mitgenuß der Zollfreiheit.

Auch im westphälischen Frieden wurden im §. 10 den Hansestädten die alten erworbenen Vorrechte im Sunde versichert und zugestanden. Als durch diesen Frieden Pommern in den schwedischen und in den churfürstlich brandenburgischen Antheil zerfiel, blieben auch die hinterpommerschen Städte Colberg, Treptow, Cammin, Rügenwalde und Stolp im Genusse der im Frieden zu Brömsebro ihnen zugesicherten Sundzollfreiheiten. In der dänischen Zollrolle Christian IV. vom 17. September 1645 heißt es auch: dieser Städte Güter sind frei, wenn sie eine gehörige Certification haben, doch von Wein und Kupfer bezahlen sie den 30sten Pfennig und außerdem 1 Thlr. Tonnengeld, haben die Schiffe keine richtigen Seebriefe, so bezahlen sie deshalb 1 Rosenobel und ½ Thlr., auch sollten diese Städte in fremden Schiffen nicht mehr bezahlen.

Im Frieden von Roschild, geschlossen am 26. Febr. 1658, wurde ebenfalls eine uneingeschränkte Sundzollfreiheit ihnen versichert, welche auch der Friede zu Copenhagen am 27. Mai 1660 bestätigte.

Alle andern Städte bezahlten inzwischen Sundzoll und die Dänen erhielten endlich unter Carl XII. eine Gelegenheit auch den pommerschen Städten ihre Freiheit zu nehmen. Schon während des nordischen Krieges hatte nämlich Dänemark angefangen von pommerschen Schiffen Sundzoll zu erheben; in dem zu Stralsund am 18. December 1715 abgeschlossenen preußisch-dänischen Vertrage bedang es sich aus, daß die Städte des von

Preußen in Besitz genommenen Vorpommerns gleich den dänischen Unterthanen den Sundzoll bezahlen sollten und obgleich dieser Vertrag seinem Hauptinhalte nach, der die Theilung zwischen Preußen und Dänemark betraf, nicht zur Vollziehung kam, daher auch preußischer Seits die Gültigkeit jener Nebenbestimmung bestritten und im Stockholmer Frieden 1720 die Sundzollfreiheit reservirt wurde, so gelang es nicht einmal den vorpommerschen Städten jene Freiheit im Sunde zu erhalten, welche ihnen schon nach dem Vertrage vom Odensee gebührte.*)

Vergebens beriefen sich die Städte darauf, daß sie die Zollfreiheit nicht ihren Landesfürsten verdankten, sondern jene ohne Concurrenz der ehemaligen Herzöge durch ihre Verbindung mit der Hansa erlangt hätten, daß ihnen durch einen zwischen Fürsten geschlossenen Vertrag ihre besondern Rechte nicht entrissen werden könnten, zumal, da sie darüber nicht gehört worden wären, daß diese Städte sich damals noch nicht unter preußischer Landeshoheit, sondern im Zustande der Sequestration befunden hätten. Der dänische Hof blieb jedoch zäh, die andern Hansestädte hatten ja ebenfalls ihre Vorrechte im Sunde lange eingebüßt, die alten Freiheiten der Hansa waren erloschen, kurz eine Gleichheit in dem Sundzolle wurde angebahnt, indem sich der dänische Hof auf die buchstäbliche Auslegung des Tractates berief. Genossen ja auch die Dänen selber keine Sundzollfreiheit, die Schweden hatten ihre Vorrechte verloren, warum hätte man denn gegen die pommerschen Städte eine Ausnahme machen sollen! Nur Cammin und Colberg behielten unter gewissen Beschränkungen die Sundzollfreiheit, wenn sie mit eigenen Schiffen und eigenen Gütern den Sund passirten.

---

*) Nach dem 2. Theile des Schlözerschen Briefwechsels S. 188 hat der dänische Gesandte in den Unterhandlungen mit dem preußischen das Anerbieten gemacht die pommerschen Städte sollten wie die dänischen Unterthanen im Sunde behandelt werden und der preußische Gesandte nahm aus Unwissenheit und Uebereilung dies Anerbieten an. Es wird jedoch auch angedeutet, der König habe, um sich größere Vortheile zu verschaffen, die Rechte einiger Städte geopfert. Cfr. Sell, Stettiner Programm von 1798.

So verlor Stettin mit den übrigen Städten seine Vorrechte im Sunde und der Zoll glich einer Schmarotzerpflanze, entwickelte sich immer üppiger zum Nachtheile des Handels und der Schifffahrt. Aber Stettin begann schon im Jahre 1733 in einer Beschwerde des Magistrats um die Beseitigung des Zolles anzutragen und wie der ewige Jude spukte diese Sundzollfrage in den Jahresberichten des Magistrats bereits im vorigen Jahrhunderte, später in jüngeren Brochüren und diplomatischen Verhandlungen, bis endlich in der neuesten Zeit dieser unheimliche Gast schlafen ging.

Post.

Obwohl die frühere Postverwaltung aller europäischen Staaten mit der jetzigen verglichen, sich noch in der Kindheit befand, so findet doch auf sie das Wort von Macaulay Anwendung, daß sie die Bewunderung und den Neid der gebildeten Nationen des Alterthums erregt haben würde. Friedrich Wilhelm ließ das Finanzprincip bei der Post nicht vorherrschen, er betrachtete diese als ein Culturelement, als das Oel für die ganze Staatsmaschine.

In dem Stockholmer Frieden behielten sich Schweden und Brandenburg das Postrecht in ihrem Territorium vor, den schwedischen Posten wurde eine freie Station in Anclam gelassen, so daß Briefe, Packete und Passagiere eben so wohl nach Schweden wie umgekehrt nach dem brandenburgischen Territorium befördert wurden.

Der König Friedrich Wilhelm I. interessirte sich lebhaft für die Posteinrichtungen in den neu erworbenen pommerschen Landestheilen, er ließ sich genauen Bericht erstatten und decretirte auf den Rand eigenhändig. So wurde im Jahre 1723 die erste regelmäßige Post zwischen Stargard und Stettin eingerichtet, als aber bei der Höhe des Personen- und Postillon-Trinkgeldes, ersteres betrug 12 gGr. und dieses 6 gGr., die Post wenig benutzt wurde, und den Privatfuhrleuten bei 8 gGr. Fuhrlohn die Reisenden zufielen, bestimmte der König bald,

daß das Personengeld auf 9 und das Trinkgeld auf 3 gGr. erniedrigt werden sollte.

Die Postverwaltung litt jedoch trotz dieses persönlichen Interesses des Monarchen an vielen Uebelständen. Es fehlte an schnellen, sichern und ineinandergreifenden Beförderungsmitteln.

In einem frühern Edicte von 1712 heißt es, „daß die Posten je länger je mehr den Frachtwagen ähnlich sehen und keine Stunde halten können, desgleichen und da die Postillions sich nicht scheuen, selbst auf vollen Wagen noch Passagiere heimlich mitzunehmen, die Postwagen dergestalt mit Sachen und Menschen befrachtet sind, daß sie zum öfteren zu nicht geringerer Blame der königlichen Posten ganz stecken bleiben". Allerdings wurden bei dem mangelhaften Zustande des Privattransportwesens die Posten damals sehr häufig zur Versendung von eigentlichen Frachtgegenständen benutzt, z. B. von Bier- und Branntwein-Tonnen, Herings- und Oelfässern, von wilden Schweinen, Möbeln, Wolle, Häuten und anderen Rohproducten. Von Halberstadt kamen einst mit einem einzigen Postwagen 90 Hasen in Berlin an.

Sehr unvollkommen waren noch die Wagen, was indeß bei den geringen Fortschritten, die der Wagenbau damals erst gemacht hatte, nicht befremdet. Die auf hölzernen Achsen ruhenden Wagen waren anfangs meist unbedeckt, hatten ungepolsterte Sitze ohne Lehne, hinten eine Schoßkelle für das Gepäck und vorne einen Kasten zur Aufbewahrung der Briefbeutel, Gelder und Werthstücke. Im Jahre 1695 wurden die Wagen mit einem Verdeck von gewächseter Leinewand versehen, von welcher Verbesserung man hoffte, „daß sie einen Haufen Passagiere auf die Posten ziehen werde". An beiden Seiten konnte der, übrigens nicht mit Thüren versehene Wagen, durch Leinwandrouleaux geschlossen werden (z. B. bei Regenwetter). Später wurden die Sitze mit Lehnen versehen, das Strohbund durch ein gepolstertes Kissen ersetzt, und die Wagenlaternen und Aufsteigetritte eingeführt, auch die Packräume vergrößert, indem früher häufig die Packete nebst den Futtersäcken der Postillons unter und neben die Sitze der Passagiere hatten verladen werden müssen. Solch

ein Wagen hielt nur zwei Jahre aus, was bei der Bauart und den schlechten Wegen nicht zu verwundern war. Der Preis eines Postwagens war im ersten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts in Berlin 24 Thlr., am Rhein 30 Thlr., in Pommern 21 Thlr., während z. B. ein Postillonsrock 12—17 Thlr. kostete. Im §. 7, Cap. VI. der Postordnung vom 10. August 1712 ist bestimmt, daß kein Pferd zur Post tüchtig befunden werden solle, welches in den östlichen Provinzen nicht zum wenigsten 20—30, in den westlichen 30—40 Thlr. werth sei! — Heute kostet ein mittlerer Postwagen dreimal soviel als ein Postpferd und vierzigmal soviel als eine Postillons-Bekleidung.

Ein fühlbarer Uebelstand war der Wechsel der Wagen auf jeder Station, sowie der Mangel tüchtiger Posthalter. Das Postfuhrwesen war meist in den Händen der Postmeister, oder, bei kleineren Stationen, in denen der Postillons, was zu mancherlei Unzuträglichkeiten führte.

Die Extra-Postanstalt wurde in früheren Zeiten durch das unter Aufsicht und Leitung des Staates stehende Institut der Reihefahrten ersetzt, zu welchen alle zünftigen Fuhrleute herangezogen wurden. Allein den steigenden Anforderungen und Bedürfnissen des Verkehrs war dies Institut auf die Dauer nicht gewachsen. Es fehlte den Postämtern an Mitteln, unter den enrollirten Bürgern und Fuhrleuten Disciplin und militairische Ordnung, ohne welche ein gutes Postfuhrwesen sich nicht herstellen läßt, aufrecht zu erhalten. Bei schlechten Wegen oder in Erntezeiten ꝛc. weigerten sie sich unter allerhand Vorwänden zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen; sie hielten schlechte Pferde, untaugliches Geschirr, fuhren ohne des Postamts Vorwissen, übertheuerten die Reisenden ꝛc.

Durch das Edict vom 8. August 1712 wurde daher zunächst für die östlichen Provinzen der Monarchie das Institut der Reihefuhren gänzlich aufgehoben und den Postmeistern zur Pflicht gemacht, für die Fortschaffung der Extraposten zu sorgen. Diese Maßregel trug zur Hebung des für den Reiseverkehr unter den damaligen Verhältnissen sehr wichtigen Extrapost-Instituts bei. 1723 wurde festgesetzt, daß die fahrenden Posten in der

Stunde 1 Meile, die reitende Post ⁵/₄ Meilen zurücklegen sollten, den Aufenthalt zur Expedition nicht mitgerechnet. Allein das half wenig und in einem neuen Edicte von 1732 klagte selbst der König, daß die Postillone selbst bei der fahrenden Post fast nie ihre Stunden hielten und die Versäumnisse auf den einzelnen Stationen oft 3—4 Stunden betrügen. Trotz aller angedrohten Strafen, die meist nicht verhängt wurden, fuhren die Posten nicht schneller als ein Fußgänger ging, aber nach dem alten Satze, daß schlecht gefahren noch besser als stolz gegangen sei, war auch der Schneckengang der damaligen Post noch erträglich.

Der Estafettendienst wurde zuerst während des vorpommerschen Krieges geordnet. In diesem Kriege wurde auch das erste förmliche Feld-Postamt organisirt, welches sich nebst seinen Feld-Post-Expeditionen mit der Armee fortbewegte.

Für die Sicherheit der Sendungen war auf den brandenburgischen Posten vorzugsweise gesorgt. Schon der große Churfürst hatte verordnet, daß der technische Betrieb und die Expeditionsformen so eingerichtet werden müßten, daß wegen des Verbleibes der Sachen „Jedermänniglich Red' und Antwort gegeben werden könne". Der Ersatz abhanden gekommener oder beschädigter Sachen wurde pünktlich geleistet. „Der Posten ganze Wohlfahrt beruhet darauf" — schreibt das General Post-Amt an das General-Finanz-Directorium — „wenn dasjenige, was wegkommt und nicht ausgeforscht werden kann, prompte wieder bezahlt wird".

Das Briefgeheimniß wurde heilig und treu bewahrt. Ueberhaupt war die Achtung vor dem Briefgeheimniß früher in Deutschland allgemein tiefer gewurzelt, als in einer späteren Zeit. Luther hatte die große Macht seines Wortes zur Vertheidigung der Heiligkeit des Briefgeheimnisses geltend gemacht, namentlich in seiner Schrift: „Von heimlichen und gestohlenen Briefen sammt einem Psalm ausgelegt wider Herzog Georg zu Sachsen", Bd. V., S. 13, seq. bei Irmischer (Dr. Luther's polemische Schriften); Verletzung des Briefgeheimnisses wurde als ein Crimen falsi angesehen und demgemäß standen schwere Stra-

fen darauf, als: Landesverweisung, Staupenschlag, Verdammung in die Bergwerke und auf die Galeeren.

In Gustav Adolphs Kriegserklärung an den Kaiser im dreißigjährigen Kriege stand die Verletzung des Briefgeheimnisses ebenfalls oben an. 1690 wurde die Gewährleistung des Briefgeheimnisses auf den deutschen Posten zum Reichsverfassungs-Artikel erhoben und in die Josephinische Wahlcapitulation aufgenommen. Während in fremden Ländern ausgezeichnete Staatsmänner, wie Richelieu und Cromwell, die Postanstalt vielfach als Polizeiwerkzeug benutzten, ließ Friedrich Wilhelm, der große Churfürst, seine Postbeamten auf das Briefgeheimniß vereiden und befahl ihnen, bei Leib und Leben Niemanden, wer der auch sei, von der Correspondenz etwas anzuvertrauen.

Die Portotaxe war nicht nach der directen Entfernung, sondern nach Maßgabe der Länge der Poststraßen bemessen.

Es lagen ferner dabei noch keine geometrischen Ermittelungen zu Grunde, sondern man folgte der ortsüblichen Annahme.

Dazu kamen die Verschiedenheiten in dem Meilenmaße, die Ungleichheit des Gewichts (der Königsberger, Hamburger, Berliner, Danziger, Leipziger, Cölner Centner waren verschieden), die Verwirrungen im Münzwesen u. a., welche auf die Taxe von Einfluß waren. An vielen Orten war dieselbe noch nach dem Herkommen, d. h. nach Verhältniß der Sätze bemessen, welche die Boten früher erhoben hatten; nur hatte der große Churfürst bestimmt, daß sie durchgehends billiger gestellt werden sollten, als die früheren Botentaxen. Die Normalsätze variirten in den einzelnen Landestheilen nach den allgemeinen Preisverhältnissen, bei welchen in Rücksicht des damaligen volkswirthschaftlichen Cultuszustandes noch die mannigfachsten und schroffsten Verschiedenheiten hervortraten. Bei der Brieftaxe fand die Lothprogression Anwendung. Bei der Taxe für Packete war unterschieden zwischen Victualien (welche einen ermäßigten Satz zahlten), gewöhnlichen Packeten (welche den Normalsatz zahlten) und pretieusen Kaufmannswaaren z. B. Seidenwaaren, Spitzen ꝛc. (welche einem erhöhten Satze unterlagen). Der Umstand, daß außer dem Gewichte für die Taxe auch die Beschaffenheit des

Inhaltes maßgebend war, gab zu einer lästigen Controle Veranlassung.

Die Werthtaxe war in der Weise regulirt, daß für 100 Thaler so viele Groschen Porto gezahlt wurden, als man bei ordinairen Packeten für 1 Pfund Pfennige zahlte. Gold und Juwelen zahlten die Hälfte. Für Acten und Rechnungen wurde der achte Theil des Briefportos gezahlt.

Der große Churfürst hatte bestimmt, daß die Posttaxen möglichst billig festgesetzt werden sollten, und in der That sind die damaligen Taxen die billigsten, welche die preußische Post je gehabt hat, mit Ausnahme derjenigen, welche jetzt seit dem letzten Jahrzehnt bestehen. Zwar waren sie dem Nennbetrage nach in manchen Fällen noch geringer als selbst diese (1 Brief von Berlin bis Hamburg 2½ gGr., bis Landsberg a. W. 1½ gGr., bis Bernau ½ gGr., bis Bielefeld 2 gGr., bis Grüneberg 1½ gGr.), allein hierbei ist der veränderte Werth des Geldes in Betracht zu ziehen.*)

Die Münze.

Im Jahre 1738 wurde zwischen Chursachsen, Brandenburg, Hannover und einigen andern kleinen deutschen Ländern zu Leipzig ein Vertrag abgeschlossen, nach welchem man eine neue Münzordnung, den Leipziger Fuß, festsetzte. Nachdem bisher 16 Gulden auf ein Mark fein Silber kamen, sollten nunmehr 18 Gulden auf eine solche kommen, jedoch gelang es auch durch diesen Fuß nicht, eine Einheit im Münzwesen herzustellen und dem Münzverfälschen ein Ende zu machen.

Die Landstraßen.

Die trocknen Wege und Landstraßen so wichtig und einflußreich für den Handel ließen zwar bezüglich der Sicherheit Nichts zu wünschen übrig, aber es bestanden damals noch keine Kunststraßen außer dem 1¼ Meile langen Damm von Stettin

*) Archiv für Landeskunde der preußischen Monarchie 1. Quartal 1858.

durch das Oderbruch nach Damm und es war deshalb namentlich in der Winterzeit bei Schneewetter die Verbindung sehr mangelhaft, obwohl in Rußland der Winter mit einer festen Schneebahn gerade die Zeit der bequemsten und schnellsten Verbindung ist. Eine sichere und prompte Lieferungszeit für Güter und Waaren läßt sich auf Naturwegen schwer inne halten und letztere waren ebensowohl ein Hinderniß für einen schnellen Postenlauf, wie für den Güterverkehr.

Die Hauptfrachtstraße in Pommern ging von Berlin über Zehden, Königsberg, Bahn (Grape), Stargard, Massow, Naugard, Plathe, Cörlin, Cöslin, Schlawe, Stolp nach Danzig, auf dieser Straße wurden namentlich Meßgüter von Leipzig und Frankfurt nach Hinterpommern befördert.

Die Stettiner Frachtwagen erreichten in Naugard die bezeichnete Straße. Von Stettin ging auch ein befahrener Weg, zugleich als Viehstraße wichtig, von Stettin nach Damm, über den Ihnazoll nach Massow, Freienwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein, Polzin und nach den östlichen Kreisen von Hinterpommern.

Als eine neue Verkehrsstraße zum Absatze von Fisch- und Material-Waaren, welche die diesseits Breslau gelegenen schlesischen Städte und Polen von Hamburg bezogen, empfahl die Regierung am 27. Juli 1736 (unter der Hand und ohne Bruit davon zu machen) der Kaufmannschaft zu Stettin und Colberg das Weitere zu veranlassen. Man wollte nämlich Waarenlager an der schlesischen Grenze anlegen, aus welchen sich durch Schmuggel die Schlesier versorgen sollten.

Die Stettiner Kaufleute schlugen vor die Waaren über Landsberg bis Schwerin und längs der schlesischen Grenze zu transportiren, damit der Absatz auf den polnischen Grenzörtern zur Zeit des Jahrmarkts stattfände, jedoch erhoben sie das Bedenken, daß dann die Polen nicht nach Stettin kommen und Künstler, Handwerker leiden würden. Außerdem fanden sie die Ausführung schwierig, weil sie ihre Capitalien in jenen Lägern nicht schnell genug umsetzen könnten und sie in der Fremde die freie Verfügung darüber verlören.

Die Colberger fanden ein Hinderniß darin, daß sie nicht

auf der Oder gleiche Rechte mit den Stettinern und Frankfurtern hätten, sonst würden sie die Waaren zu Wasser auf Landsberg oder Crossen transportiren. Auf der Frankfurter und Leipziger Messe hätten sie gehört, daß die kaiserlichen Zöllner und Zollbereiter unter Direction eines Juden Alles mit barbarischer Strenge behandelten. Aus den Acten ergiebt sich jedoch nicht, ob der Plan zur Ausführung kam.

Mit welcher Maßregel die Verbindungen jener Zeit bedroht wurde, beweist folgender Fall:

Der polnische Groß-Schatzmeister Graf Czapsky, Starost von Bratyan und Lakorko, verbot nämlich unterm 5. März 1740 die früher von der Mark durch Pommern nach Danzig führende Handelsstraße, auf welcher sämmtliche Meßwaaren von Leipzig und Frankfurt, sowie die in Pommern fabricirten Rasche und Tücher befördert wurden. Ebenso sollten keine Ochsen, Pferde, Vieh (besonders Schweine und magere Hammel), sowie Kaufmannsgüter von Danzig aus die früheren Wege passiren. Die Staroste, Amtleute, welche an der pommerschen, märkischen und cassubischen Grenze wohnten, in Tuchel, Sluchow, Klelcow, Jastczow, Lenduk, Kiszow, Stargard, Osieczko, Darlazna, Koscierzyna, Myrakow, Wierschau, Redza und Pautzig erhielten demnach Befehl, die Wege zu zerhauen und das Durchführen aller Waaren und Handelsgegenstände zu hindern. Bei einer Uebertretung dieses Verbots sollte alles Gut confiscirt werden, ein Drittel dem Starosten des Confiscations-Ortes, die andern beiden Drittel dem Schatz- und den Zollbeamten verfallen. Für alle Waaren aus Preußen, Deutschland und andern pommerschen und schlesischen Städten bestimmte der Schatzmeister den Weg über Großglogau und Fraustadt nach Großpolen und Preußen.

Zur Begründung dieses Verbotes wurden alte Statuta von 1520, 1538 und 1540, sowie die Constitution von 1565 und ein Reichstagsbeschluß vom Jahre 1609 angeführt.

Jene alten Statuten waren aber in Kriegszeiten entstanden. Als nämlich Sigismund I. 1520 mit dem damaligen Hochmeister Markgraf Albrecht Krieg führte, sollte dieser durch die Mark und durch Pommern keinen Zuzug bekommen, wes-

halb jenes erste Statut ins Leben trat. Als Gegenmaßregel verbot der Hochmeister jede Verbindung mit Polen; nach geschlossenem Frieden hörte jedoch dieses Verbot von selbst auf, da die alten Handelswege wieder geöffnet wurden. Die Anordnung des Großschatzmeisters sollte nichts weiter, als Thorn auf Kosten von Danzig heben; von welcher Bedeutung eine solche Maßregel sein mußte, wollen wir kurz angeben.

Die pommerschen Städte Lauenburg und Bütow nach dem damaligen Meilenmaße etwa 8 Meilen von Danzig entfernt sollten durch die Mark nach Schlesien und von dort durch Großpolen nach Preußen reisen, also statt ihres alten Weges ca. 100 Meilen zurücklegen.

Viele kleine pommersche Städte von Stolpe bis zur Rega, Neustettin, Tempelburg, Plathe, Labes hatten besondere Verbindungen mit Danzig, dieser Theil von Hinterpommern führte nämlich grobe Tücher, Rasch und Flanell nach dieser Stadt aus und brachte Retourwaaren zurück. Diese Verbindung bestand bereits von früher her und die Regierung begünstigte auch diesen Verkehr mit Danzig, denn sie zahlte den Raschmachern für jedes außer Landes verkaufte Stück Rasch 2 Gr.

Die Danziger Kaufleute, welche die Fabrikate nach Rußland und Polen absetzten, bezahlten in der Regel die Waare nicht mit baarem Gelde, sondern mit Eisen, Hering, Thran, Flachs, Wein, Grütze, Leder, wollenen und seidenen Zeugen, für welche Waare beim Eingange nur die halbe Steuer bezahlt wurde.

Von den hinterpommerschen Städten stand nur Tempelburg auch mit Thorn in Verbindung, von wo ein einziger Kaufmann Janke 1740 2500 Stück grobe Tücher aus neumärkischen und pommerschen Fabriken nach Thorn mit Umgehung von vier polnischen Zollstädten versandte. Von Thorn nahm er keine Rückfracht, weil dieses seine Waaren aus Danzig bezog und das Thornsche Gewicht 2 Loth auf das Pfund weniger als das Berliner betrug. Viele Frachten, welche vor dem Verbote von der schlesischen Seite her durch Tempelburg und Ratzebuhr gingen, nahmen ihren Weg über polnisch Friedland, Zippeno

durch Polen nach Thorn und von da nach Danzig. Tuchhändler aus den Städten Bretz und Birnbaum, die früher über Flederborn nach Danzig reisten, gingen durch Polen auf Flatow, Friedland und umgingen Flederborn und Ratzebuhr.

Kaum war dies Verbot bekannt geworden, als das preußische Ministerium (v. Borcke, v. Podewils) unter dem 21. März 1740 der pommerschen Kriegs- und Domainen-Kammer eröffnete, daß es entschlossen sei, eher das Aeußerste zu wagen als eine solche Neuerung zum Schaden der preußischen Unterthanen zu erlauben.

Unter dem 29. April wurde weiter verfügt, daß die Frachtfuhrleute und Kaufleute ruhig die alte Straße ziehen und die Magistrate jene auf jede Weise ermuthigen sollten, ohne Furcht und Bedenken den alten Weg zu reisen, weil ein nachdrücklicher Schutz ihnen zur Seite stände.

In Stolp hatte sich der Handel bereits gestopft.

In Folge dieser Ermuthigung setzten jedoch die Frachtfuhrleute ihre Reisen fort und es erklärte der Stargarder Magistrat, die Frachtwagen nach und von Danzig gingen von Zeit zu Zeit durch die Stadt und namentlich hätte der Stargarder Fuhrmann Martin Gäbel seine mit vielen Kaufmannsgütern in Leipzig und Berlin beladenen Wagen die alte Straße einschlagen lassen, dessem Beispiele auch andere Fuhrleute gewiß folgen würden.

Der Magistrat in Ratzebuhr theilte ferner unterm 3. Juli 1740 mit, die alte Straße sei nach wie vor befahren, wolle man eine neue vorschreiben, so müsse man in Polen erst feste Brücken bauen. Ein polnischer Kaufmann habe geäußert, daß nach einem alten Sprüchworte der jüdische Gottesdienst, das deutsche Fasten und die polnischen Brücken nichts taugten und da bei allen dreien keine Besserung in Aussicht stände, so würde es bis auf Weiteres auch gegen das Verbot des Großschatzmeisters wohl bei der alten Straße sein Bewenden haben.

Nachdem man als Gegenmaßregel gegen das Verbot vorgeschlagen hatte die Danziger Frachtfuhrleute auf der Reise nach der Frankfurter und Leipziger Messe auf dem Crossenschen und märkischen Gebiete mit den auf der alten Straße umgangenen

Zöllen zu besteuern, oder beim Nachtheile einer solchen Verordnung für die Frankfurter Messe keine Schiffe die Weichsel herunter nach Danzig jure retorsionis herabschwimmen zu lassen und der Stadt Elbing die ganze Schifffahrt durch das Tief bei Pillau zu hindern, war durch den König Friedrich August in Polen inzwischen in einer Note an den König von Preußen unterm 27. Mai 1740 die Erklärung abgegeben worden, daß das Verbot des Großschatzmeisters ohne Wissen der Krone veröffentlicht sei und deshalb dasselbe auch bis zur Ermittelung eines Inhalts nicht gelten solle.

So wurde diese feindliche Maßregel durch das rechtzeitige Eintreten der Staatsregierung hintertrieben, und es zeigte sich in dieser Angelegenheit, daß die höchsten Landesbehörden dem Handel rechtzeitigen Schutz angedeihen ließen.

Die Schifffahrt.

In diesem Abschnitte können wir von einer besonderen Entwickelung der Schifffahrt nicht berichten. Die Stettiner Rhederei erholte sich zwar allmälig von ihrem Verluste im nordischen Kriege, jedoch verlor sie, wie wir schon oben zeigten, durch die Monopolisirung des Salzhandels, die Einfuhr des Salzes aus Spanien und Portugal, obwohl ihr als ein geringer Ersatz der See-Transport des Salzes von Stettin nach Königsberg zufiel. Nachdem in Schweden die Stettiner Schiffe wie Fremde behandelt wurden, ihre Begünstigungen in den Zöllen verloren, stellte man auch die Fahrten nach Schweden ein. Die schwedische Regierung fürchtete für ihre Flagge keine Gegenmaßregeln in Preußen, da sie bei der Unentbehrlichkeit des schwedischen Eisens auch den weitern Eingang dieses Artikels in preußische Häfen für alle Fälle erwarten konnte.

Vergebens bemühten sich die Stettiner Schiffbauer und Kaufleute auf ihren Werften Schiffe für fremde Rechnung zu erbauen. Die französisch-westindische Compagnie sandte 1729 den Schiffsbaumeister du Chemin aus Malo nach Danzig um einige Kriegsschiffe von 4—36 Kanonen an der Ostseeküste zu erbauen. Man versuchte diesen Bau Stettin zuzuwenden und

versprach unter der Hand dem französischen Schiffsbaumeister 60 Species-Ducaten, wenn der Bau hier vor sich ginge. Später wollte man von diesem Baue soweit Vortheile ziehen, daß wenigstens die Baumaterialien in Stettin entnommen würden, zu welchem Zwecke einige Förster das Holz anweisen sollten, es lag also nicht auf dem Strome. Das seichte Fahrwasser galt aber für ein Hinderniß Stettin als Bauplatz zu erwählen, unterhalb Stettin hatte man nur 6—6½ Fuß Wasser, die Schiffe erforderten aber ohne Masten, Taue und Segel 9 Fuß und vollständig ausgerüstet 11 Fuß Wasser. Obwohl trotz dieser geringen Tiefe später Schiffe auf sogenannten Kamelen in See gebracht wurden, so war doch von diesem Transportmittel damals nicht die Rede.

Man beantragte 1736 eine Vertiefung des Reviers und Eröffnung der Fahrt durch die Swine; die Vertiefung der Peene, deren Ausbaggerung bis zur Anklamer Fähre gewünscht wurde, stieß wegen des morastigen Bodens an einigen Orten auf Hindernisse und der Boden spülte sich von selbst wieder zu. Die schwedische Regierung erhob zwar von allen ein- und ausgehenden Schiffen in Wolgast Tiefgelder (zur Vertiefung des Fahrwassers), aber man schien diese Gelder nicht zu diesem Zwecke zu verwenden.

Wichtiger war aber, daß man den Antrag stellte, statt der Peene die Swine zur Wasserstraße nach und von der See zu erheben, hierdurch wollte man einen von Schweden unabhängigen Aus- und Eingang von der See gewinnen und die Schiffe vom Wolgaster Fürstenzoll, den Demminschen und Anklamschen Licenten, welche in Wolgast erhoben wurden, befreien. Die Ausgaben für die Eröffnung des Fahrwassers ließen sich durch die Stettiner Accise, Licent und Zollcasse decken.

Mit dem 1. December 1727 trat das neue Seerecht in Kraft, jedoch sollten auch neben demselben die Usancen beachtet werden, da in manchen Fällen die Gebräuche mehr als das Recht entschieden.

Eine genaue Einsicht an die Waaren-Bewegung von 1739 und 1740 gewährt beifolgende Ein- und Ausfuhr-Liste des Stettiner Handels.

Export:

		1739.	1740.
Weizen, ausländischer	Last	—	$116^{1}/_{3}$
„ inländischer	„	$47^{7}/_{8}$	—
Roggen	„	$514^{55}/_{72}$	1984 Fässer Mehl.
Malz	„	—	—
Erbsen	„	—	—
Salz	„	3886	3854
Victualien	Thlr.	$867^{1}/_{6}$	$271^{1}/_{2}$
Obst	„	—	$88^{7}/_{12}$
Masten	„	25	$53^{1}/_{2}$
Grobholz: Eichen	„	$1236^{5}/_{6}$	$353^{1}/_{2}$
„ Fichten	„	$4036^{11}/_{12}$	$3028^{1}/_{6}$
Gemeines Bauholz	„	$3379^{5}/_{6}$	$3163^{2}/_{3}$
Faßholz	„	—	$5^{2}/_{3}$
Klappholz	„	$3288^{1}/_{4}$	$3144^{1}/_{2}$
Frantzholz	„	$1085^{3}/_{4}$	$1019^{1}/_{3}$
Oxhoft-Boden	„	1546	$748^{1}/_{2}$
„ -Stäbe	„	$1217^{5}/_{6}$	$1710^{1}/_{2}$
Pipen-Holz	„	—	—
„ -Stäbe	„	$8708^{1}/_{6}$	7088
Tonnen-Boden	„	$44^{1}/_{2}$	$127^{3}/_{4}$
„ -Stäbe	„	3196	2764
Planken und Dielen:			
Eichene	„	$79^{38}/_{60}$	$84^{5}/_{6}$
Fichtene	„	$148^{1}/_{4}$	$195^{1}/_{6}$
Innhölzer	„	$6537^{1}/_{2}$	4233
Schüppen	Schock	18	10
Molden	„	$17^{1}/_{6}$	$27^{1}/_{6}$
Nutzholz	Thlr.	$388^{2}/_{3}$	$326^{1}/_{6}$
Brennholz	Faden	$19769^{1}/_{2}$	17581
Gemeinholz	„	—	12
Tabak	Thlr.	$15745^{1}/_{6}$	13313
Glas: Kisten	„	1436	2179
Hohlglas	„	780	$956^{1}/_{2}$

		1739.	1740.
Häute und Felle	Thlr.	10	190
Pottasche	Schffspfd.	246	$391\frac{1}{2}$
Weidasche	„	599	$544\frac{5}{6}$
Wolle, ausländische	Thlr.	$45\frac{1}{3}$	$71\frac{5}{6}$
Wollene Waaren, inländische	„	—	—
Seidene Waaren	„	—	—
Leinewand und Garn	„	—	—
Leder, Lederwaaren	„	$31\frac{1}{3}$	$6\frac{2}{3}$
Kupfer	Ctr.	205	$6\frac{3}{4}$
„ fabricirtes	„	—	—
Messing, roher	„	$388\frac{1}{2}$	429 u. 2 Fässer.
„ fabricirtes	„	—	—
Gemeine Kramwaaren	Thlr.	$2241\frac{1}{2}$	$2854\frac{1}{6}$
Seife, incl. Tonnen	„	$34\frac{1}{2}$	11
Gemeine Waaren	„	3225	$2565\frac{1}{2}$
Galmey	Schffspfd.	$1507\frac{1}{4}$	$1212\frac{5}{8}$
Irdenes Zeug	Thlr.	243	$217\frac{1}{2}$
Quadersteine	Stück	75	197
Mauersteine	„	122550	103500
Dachsteine	„	5000	13950
Mühlsteine	„	70	37
Importirt:			
Korn	Last	$851\frac{7}{12}$	$4922\frac{71}{72}$
Mehl	„	23 und	2278 Fässer Mehl.
Bier	Tonnen	$39\frac{1}{2}$	$59\frac{1}{4}$
Branntweine	Oxhoft	$97\frac{2}{3}$	$211\frac{2}{3}$
Essig	„	$20\frac{5}{6}$	$41\frac{2}{3}$
Franzwein	„	$1276\frac{1}{6}$	1512
Mosel- und Rheinwein	Ohm	$75\frac{3}{4}$	$182\frac{3}{4}$
Muscat- und süße Weine	Oxhoft	$247\frac{1}{4}$	$286\frac{2}{3}$
Spanische und portugiesische Weine	Pipe	$25\frac{1}{3}$	$2\frac{2}{3}$
Genereuse Weine	Thlr.	$1229\frac{5}{6}$	$907\frac{1}{6}$
Heringe, holländische	Tonnen	$1582\frac{1}{4}$	$4365\frac{1}{8}$

		1739.	1740.
Heringe, nordische	Tonnen	$586^1/_4$	$1225^3/_4$
Fische	"	$898^1/_2$	$237^3/_4$
Stockfische	Schffspfd.	$216^2/_3$	$423^1/_3$
Gemeine	Thlr.	—	$599^1/_3$
Butter, inländische	Tonnen	$1278^1/_2$	$1586^1/_2$
" ausländische	"	54	$91^1/_3$
Käse, inländischer	Schffspfd.	$93^1/_2$	$170^1/_3$
" ausländischer	"	$606^1/_2$	$613^1/_6$
Speck	"	$61^3/_4$	$43^1/_2$
Talg	"	$1104^7/_8$	$1886^1/_2$
Fleisch	"	$7^3/_4$	$57^3/_4$
Seife	Tonnen	$57^1/_2$	$18^1/_2$
Victualien, gemeine	Thlr.	$1001^1/_2$	$1528^2/_3$
Boysalz	Last	—	—
Gewürz in Emballage	Schffspfd.	$11527^1/_3$	$1851^1/_4$
Syrop, Zucker und Rosinen . . .	Thlr.	$12131^5/_6$	$13619^2/_3$
Tabak, roher	Schffspfd.	—	$8^1/_4$
" fabricirter	"	$247^1/_4$	317
Farbewaaren	"	—	$164^1/_2$
Alaun	"	—	374
Vitriol	"	—	—
Galmey	"	15	—
Oele, feine	Thlr.	$3606^1/_2$	$2670^1/_6$
" grobe	Ohm	$617^1/_6$	$211^{11}/_{12}$
Thran	"	521	189
Amidum	"	—	—
Materialwaaren	Thlr.	1085	$7264^1/_2$
Apothekerwaaren	"	$6^2/_3$	51
Kramwaaren	"	—	—
Juchten	Stein	$519^1/_2$	$1753^2/_3$
Blei	Schffspfd.	$346^1/_4$	$319^1/_4$
Eisen	"	$9331^1/_4$	$10640^1/_8$
Flachs und Heede	Stein	$1863^1/_4$	792
Hanf und Heede	"	$18865^1/_2$	$20400^1/_4$
Häute und Felle	Thlr.	$1469^2/_3$	1833
Kupfer	"	—	—
Leder und Waaren	"	$1772^3/_4$	$1038^2/_3$

		1739.	1740.
Leinsaat	Tonnen	1339½	8057
Wollene Waaren	Thlr.	—	—
Zinn, rohes und verarbeitetes . .	„	—	—
Gemeine Kramwaaren	„	7922⅔	10226⅓
Steinkohlen	Last	112	61
Garn	Thlr.	—	—
Fliesen	Stück	6983	13696
Weidasche	Schffspfd.	24½	—
Pottasche.	„	—	12

Preyse von unterschiedenen zum Verkauff vorhandenen Gütern in Stettin.

Vom 28. October 1729.

Waaren bei Schipffund, a 280. Pfund.

Schwedisch Eisen 10. Rthlr.
Dito Vitriol 6. Rthlr.
Rigascher Hanff 12. Rthlr. 16. Gr. bis 13. Rthlr.
Englisch Bley 15. Rthlr.
Ißländische Fische 11. Rthlr.
Englisch Vitriol 6. Rthlr.
Spiegel-Torffe 4. Rthlr. 12. Gr.
Ordinair Torfe 4. Rthlr. 12. Gr.
Königsberger Hanpff 12. Rthlr. 12. Gr.
Paß-Hanpff 10. bis 10. Rthlr. 16. Gr.

Waaren bey Centner à 110. Pfund.

Englisch Zinn 27. Rthlr.
Dito Allaune 5. Rthlr. 12. Gr.
Galmey = = = =

Rüben=Oehl 10. Rthlr. 12. Gr. bis 11. Rthlr.
Lein=Oehl 9. Rthlr. 12. Gr.
Kreyde 6. bis 8. Gr.
Blätter=Toback 3. Rthlr. bis 3. Rthlr. 8. Gr.
Hanff=Oele ; ; ; ;
Gelb=Holtz 4. Rthlr. 12. Gr.
Japan=Holtz 6. Rthlr. 6. Gr.
Blau=Holtz in Stücken 5. Rthlr. 6. Gr.
Fernebock 15. Rthlr. 12. Gr.
Feine caltionirte Pott=Asche 5. Rthlr.
Geläuterter Salpeter 18. Rthlr.
Gemahlen Blau=Holtz 5. Rthlr. 12. Gr.
Dito Roth=Holtz 6. Rthlr. bis 7. Rthlr. 12. Gr.
Reiß 6. Rthlr. 12. Gr. bis 7. Rthlr.
Kümmel 7. Rthlr.
Dänischer Pfeffer 34. bis 35. Rthlr.
Amsterdammer Pfeffer 36. Rthlr.
Rothen Bolus 3. Rthlr. 12. Gr.
Stangen=Zinn 29. Rthlr.
Mascobade 12. Rthlr. 12. Gr., 13. 14. bis 18. Rthlr.
Weiß Thüringer Pech 4. Rthlr. 12. Gr.

Waaren zu 100. Pfund in Fässer.

Stock=Fisch 4. Rthlr.
Rotscher mittel Fisch 4 Rthlr.
Klein=Fisch in Fässer ; . ;
Compesch=Holtz 5. Rthlr. 6. Gr.
Frantzösche Pflaumen 3. Rthlr.
Amidom 4 Rthlr. 16. Gr.

Waaren zu Steine, à 22. Pfund.

Rigascher Flachs 2. Rthlr. 8. Gr.
Preußischer dito, Liespfund 1. Rthlr. 16. Gr.
Vorpommersch. dito, Liespfund 1. Rthlr. 4. Gr.
Weiß Talch à Stein 2 Rthlr.

Memmelscher Flachs 1. Rthlr. 16. Gr.
Hampff 20. Gr.

Waaren bey Pfunden.

Indigo St. Doumigo 1. Rthlr. 2. Gr.
Chocolade 12. Gr.
Coffeé-Bohnen grosse 16. Gr.
Dito kleine 18. Gr.
Levantsche Coffée-Bohnen 19. Gr.
Indigo Coriskau 1. Rthlr.
Truffeln = = .
Grün Thée 3. Thlr.
Kayser=Thée 4. Rthlr. 12. Gr. bis 5. Rthlr.
Bluhmen=Thée 5. Rthlr.
Thée de Boue 2. Rthlr. 16. Gr.
Super fine Thée de Boue 2. bis 3. Rthlr.
Zucker 4. Gr. 6. Pf., 5. bis 5. Gr. 6. Pf., 6. bis 7. Gr.
Gelb Wachs 8. Gr.
Engelisch Leder 11. 12. bis 13. Gr.
Engelisch=Sohl=Leder 6. Gr.
Altenauer, dito = =
Rothe Moscowitische Juchten 5. bis 8. Gr.
Schwartze Juchten 5. Gr.
Corduan 1. bis 1. Thlr. 4 Gr.
Grün Bluhmen=Thée 4 Rthlr.
Virgin. Blätter=Toback 4. bis 4. Gr. 6. Pf., 5. a 6. Gr.
Contionelle 7. Rthlr. 12. Gr.
Gesponnen Virginischen Toback, 8. bis 9. a 10. Gr.
Muscaten=Nüsse 2. Rthlr. 6. Gr.
Nelcken 2. Rthlr. 6 Gr.
Feine Cardemum 1. Rthlr. 8 Gr.
Dantziger Sohl=Leder 4. bis 4. Gr. 6 Pf.
Litthauer Leder 3. bis 3. Gr. 6 Pf.
Roß=Leder 2. Gr. 6. Pf. bis 3. Gr.
Pohlnische Juchten 4. Gr.
Fahl=Leder 5. Gr.

Englisch Käse das Pfund 3. Gr.
Holländischer Käse 2. Gr. 9. Pf. bis 3. Gr.

Waaren bey Stücken.

See-Hunds-Felle : : :
Coulert Leder, das Fell 18. bis 20. Gr.
Gelb Saffian, das Fell 1. Rthlr. 12. Gr. bis 1. Rthlr. 16 Gr.
Roth Kalb-Fell, das Stück 14. bis 16. Gr.
Dito Schaaff-Fell 4. bis 5. Gr.
Ausländische Bock- und Ziegen-Häute, :
Schwedische Schleiff-Steine 6. bis 12. Gr.

Waaren bey Lasten a 12. Tonnen.

Mattges-Hering 144. Rthlr.
Voll-Hering die Tonne 132. Rthlr.
H. Hering die Tonne 102 Rthlr.
Berger-Hering die Tonne : :

Vom Kauffmanns-Bohden.

Eine Last Weitzen a 72 Scheffel 63. Rthlr.
Eine Last Roggen a 72 Scheffel 39. Rthlr.
Eine Last Maltz von grosser Gerste a 72 Scheffel 42. Rthlr.
Dito von kleiner Gerste 40. Rthlr.
Haber Preußischer : : :
Dito Pommerscher : : :
Dito Dantziger : : :

Waaren bey Tonnen.

Schön weiß Hallisch Salz 4. Rthlr. 4. Gr.
Rigascher Lein-Samen 6. Rthlr. 12. Ggr.
Memmelscher Lein-Saamen 5. Rthlr. 12. Ggr.
Schwedische Alaune 14. Rthlr.
Schwedischer Thran : :
Berger Thran 15. Rthlr. 12. Gr.
Sehm-Honig, die Tonne : :
Rauch-Honig, dito : : :

Grönländischer Thran, 1. Tonne 16. Rthlr. 12. Gr.
Finnländischer Thran = =
Berger Dorsch, a Pfund 1. Gr., 1. halbe Tonne 2. bis 3. Rthlr.
Holländisch Cabbeljau a Pfund 2 Lßl.
Theer klein Band 1. Rthlr. 8. Gr.
Dito groß Band 2. Rthlr. 4. Gr.
Schwartze Seiffe, hiesige 13. Rthlr. 8. Gr.
Auch dito eine viertel Tonne 3. Rthlr. 8. Gr.
Schwartze Seiffe Königsberger 15. bis 16. Rthlr.
Dito Dantziger Seiffe = =
Pech 1 Tonne 4. Rthlr. 8 Gr.

Wein und Brandtwein.

Rhein=Wein, der Ohm zu 36. bis 60 Rthlr.
Liebfrauen Milch, der Ohm 48. Rthlr.
Moseler Wein, der Ohm zu 36. bis 48. Rthlr.
Riedesheimer Stein=Wein der Ohm 50. Rthlr.
Reinschen Muscadell=Wein der Ohm 36. a 40. Rthlr.
Henninger Bleicher, der Ohm 35. Rthlr.
Rothen Necker=Wein, der Ohm 28. Rthlr.
Weissen Necker=Wein, der Ohm 32. Rthlr.
Alten Frantzwein, das Oxhofft 22. bis 40. Rthlr.
Jungen Frantz=Wein, das Oxhofft 17. bis 26. Rthlr.
Court vin das Oxhofft = =
Cantau Morin das Oxhofft = =
Rothen Vin de Graves, das Oxhofft 30. bis 40. Rthlr.
Hautbrion, das Oxhofft zu 60. Rthlr.
La Vite, das Oxhofft 60. Rthlr.
Pape Clein, das Oxhofft 60. Rthlr.
Vin Bearne, das Oxhofft 36. Rthlr.
Rothen Burgund. das Oxhofft = =
Weissen dito das Oxhofft = =
Picardon, das Stück 38. bis 40. Rthlr.
Muscat=Wein, das Oxhofft 38. bis 40. Rthlr.
Frontiniac, das Oxhofft 50. Rthlr.

Weissen port a port, das Oxhofft zu 56. a 60. Rthlr.
Weissen Vin de Graff, das Oxhofft 36. Rthlr.
Sereser Sect, das Oxhofft 56. Rthlr.
Canarien-Sect, das Oxhofft 70. Rthlr.
Palm-Sect, das Oxhofft 80. Rthlr.
Allicant-Vin, das Oxhofft 80. Rthlr.
Frantz-Brandtewein, das Oxhofft 40. bis 44. Rthlr.
Folgende Weine sind auch in Bouteillen zu haben. als nemlich:
Rothen Burgunder-Wein, die Bouteille 18. Gr.
Weissen dito = = =
Vin Clarett, die Bouteille = 12. Gr.
Courte Vin, die Bouteille = 10. Gr.
Schamp. Wein 18. Gr. bis 1. Rthlr.
Seltzer-Wasser dito =
Portugiser-Wein = = 16. Gr.

Holtz-Waaren.

auf dem Stadt Klap-Holtz-Hoff.

Frantz Klap-Holtz, das Schock 10. Rthlr.
Klapholtz, oder gantze Knüppel, das Schock 3. Rthlr.
Piepen-Stäbe, der Ring 10. bis 11. Rthlr.
Oxhofft-Stäbe, } Nach Piepen-Stäbe gerechnet ebenso.
Tonnen-Stäbe, }

Bau-Materialien.

Mauer-Steine, das 1000. nach Proportion der Güte und Größe = =
Dach-Steine, nach der Güte =
Holsteinsche Klinker das 1000. =
Eine Tonne ungelöschter Kalk, 1. Rthlr. 16. Gr.
Eine Tonne gelöschter Kalk, = =

Glas-Waaren.

1. Kist Fenster-Glas 5 Rthlr. 16. Gr.
Das 100. grüne Quart-Bouteillen 3. Rthlr. 16. Gr.

Brod - Taxe.

	Pfund	Loth	Quent.
Vor 2 Pf. Semmel : : : :	:	11	1
3 Pf. dito : : : :	:	17	:
Vor 3 Pf. Rocken=Brod : : :	1	2	1½
6 Pf. dito : : : :	2	4	3
1 Gr. dito : : : :	4	9	2
Vor 6 Pf. Hausbacken=Brod : :	2	14	1⅛
1 Gr. dito : : : :	4	28	2¾
2 Gr. dito : : : :	9	25	1¼

Fleisch - Taxe.

	Pfund	Gr.	Pf.
Rind=Fleisch : : : : :	1	:	11
Kalb=Fleisch : : : : :	1	1	3
Hammel=Fleisch : : : : :	1	:	10
Schwein=Fleisch : : : : :	1	1	2

Bier - Taxa.

	Rthlr.	Gr.	Pf.
Cüstriner Weiß=Bier die halbe Tonne :	1	16	:
das Quart : : : :	:	1	3
Schwedter Weiß=Bier die halbe Tonne :	1	16	:
das Quart : : : :	:	1	3
Stettinsch ordinair Weiß=Bier die halbe Tonne : : : : :	1	:	:
das Quart : : : : :	:	:	6
Stettinsch braun Bitter=Bier die halbe Tonne : : : :	1	8	:
das Quart : : : : :	:	:	8
Stettinsch braun Krug=Bier die halbe Tonne : : : : :	1	:	:
das Quart : : : : :	:	:	6

Wechsel-Cours à Usu.

	D. Geld.	L. Briefe.
Hamburger Banco : : :	: :	: :
Dito Current : : : :	: :	: :
Dito neue Zweydrittel St. : :	: :	: :
Amsterdammer Banco : : :	: :	: :
Dito Current : : : :	127½	128
Berlin : : : : :	: :	: :
Wien : : : :	: :	: :
Leipzig : : : :	: :	: :
Breßlau : : : : :	: :	: :
Frankfurt an der Oder : :	: :	: :
Königsberg : : : :	: :	: :
Dantzig : : : : :	: :	: :
Lübeck : : : : :	: :	: :
Dänische Cronen : : :	: :	: :
Schwedische Carolin : : :	: :	: :
Schwedisch Kopp. Müntz zu 6. und ein halb Rthlr. auf hiesige Rthlr.	: :	: :
Frantz=Thlr. : : : :	1⅛	1⅛
X Thlr. : : : : :	1 Rtl. 6 Gr.	1 Rtl. 7 Gr.
Banco-Thlr. : : : :	1 Rtl. 8 Gr.	1 Rtl. 8 Gr.
Ducat. : : : : :	2 Rtl. 17 Gr.	2 Rtl. 18 Gr.
Lovis d'Or : : : :	4 Rtl. 22 Gr.	5 Rtl.
Depositen=Gelder : : :	: :	: :
Neue Zwei=Drittel in Lübeck :	: :	: :
Dito in Hamburg : : :	: :	: :
Neue Zweydrittel allhie gegen Frantz=Geld : : : : : :	: :	: :
Ducaten gegen Frantz=Geld : :	: :	: :
Louis d'Or gegen Frantz=Geld :	: :	: :

An Getreyde ist zur Stadt gekommen:
Vom 21. bis den 27. Octobr.

Weizen	2234.	Scheffel
Roggen	2831.	: : :
Gerste	1464.	: : :
Maltz	24.	: : :
Haber	203.	: : :
Erbsen	51.	: : :
Buchweitzen	29.	: : :

Abgegangener Schiffer und derer Schiffe Nahmen.

Vom 21. bis den 27. Oct.

Schiffer Michael Bugdahl, dessen Schiff Sophia genannt, gehet nach Pehnamünde mit Piepen-Oxhofft- und Tonnenstäbe.

Joachim Steckling, dessen Schiff der Pfefferbaum, nach Dantzig mit Mundirung und Blätter-Toback.

Joch. Stafehl, dessen Schiff die Hoffnung nach Greiffswald mit Erdenzeug, Schüppen, Grütze, Seiffe, rc.

Ludwig Bagmühl, dessen Schiff Regina, nach Pehnamünde mit Piepen- und Tonnen-Stäbe.

Michael Adam, dessen Schiff die vereinigten Freunde nach Amsterdam mit Weitzen.

Christian Dummann, dessen Schiff Elisabeth noch Pehnamünde mit Weitzen.

Peter Andersen, dessen Schiff Stockfisch, nach Copenhagen mit Toback.

Jochim Herwig, dessen Schiff Maria, nach Wollgast mit Eichen-Plancken, Piepen-Oxhofft- und Tonnen-Stäbe.

Paul Brenmöhl, dessen Schiff Johannes, nach Copenhagen mit Bau- und Brenn-Holtz.

Angekommener Schiffer und derer Schiffe Nahmen.

Vom 21. bis den 27. Oct.

Schiffer Peter Andersen, dessen Schiff Stockfisch genannt, kommt von Copenhagen gantz ledig.

Paul Brenmöhl, dessen Schiff Johannes, von Stralsund gantz ledig.

Martin Plötz, dessen Schiff der Oranien-Baum von Anclam mit Holsteinsche Käse, Maltz und Flachs.

Peter Andersen, dessen Schiff Maria, von Copenhagen mit Klipp-Fisch und Saltzen-Dorsch.

Michael Lentz, dessen Schiff Daniel, von Copenhagen mit Stockfisch.

David Wegener, dessen Schiff Daniel, von Wollgast mit Eisen.

Bonne Jacobsen, dessen Schiff dei goede Hoop, von Amsterdam mit Holländische Hering.

Claus Gerbrands, dessen Schiff die Gerechtigkeit, von Amsterdam mit Glas Erde und Dorsch.

Sietse-Sietse, dessen Schiff die Gerechtigkeit, von Amsterdam mit Glaserde und Dorsch.

Valentin Westphal, dessen Schiff Peter, von Pehnamünde gantz ledig.

Peter Blanck, dessen Schiff die Hoffnung, von Pehnamünde gantz ledig.

Michael Holdorff, dessen Schiff Michael, von Pehnamünde gantz ledig.

Johann Fr. Becker, dessen Schiff Emanuel, von Pehnamünde mit Holländische Hering.

Hans Christensen, dessen Schiff die Hoffnung, von Copenhagen mit Stockfisch.